



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Wissenschaftliche Dienste

Sachstand

Kfz-Zulassungsvoraussetzungen und Emissionsschutz

Kfz-Zulassungsvoraussetzungen und Emissionsschutz

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 125/24
Abschluss der Arbeit: 23. September 2024
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Umwelt

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Fahrzeugzulassung und Emissionsnormen	5
2.1.	EU-Typgenehmigung oder -Betriebserlaubnis	5
2.2.	Allgemeine Betriebserlaubnis des KBA	5
2.3.	Zulassung durch die Zulassungsstelle am Wohnsitz	6
2.4.	Das WLTP-Verfahren	6
2.5.	Maßnahmen bei Nichtkonformität	8
3.	Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH	9
3.1.	Verbundene Rechtssache C-251/23 und C-308/23	9
3.2.	Bindungswirkung der Urteile in Vorabentscheidungsverfahren	11
4.	Rückwirkungsverbot	12
4.1.	Nationales Rechtsstaatsprinzip	12
4.2.	Rechtsprechung des EuGH	13

1. Einleitung

Nachdem ein Autohersteller im September 2015 erstmals einräumen musste, in seinen in den USA verkauften Dieselfahrzeugen unzulässige Abschaltvorrichtungen eingesetzt zu haben, wurde bekannt, dass auch die auf dem europäischen Markt in Verkehr gebrachten Fahrzeuge mit unzulässiger Software ausgestattet wurden – und dies auch durch andere Hersteller.¹ Neben einer Vielzahl bereits entschiedener nationaler und europarechtlicher Rechtsstreitigkeiten sind derzeit beim EuGH die verbundenen **Rechtssachen C-251/23**² und **C-308/23**³ anhängig.

Indes wurde die Befürchtung geäußert, dass nach dem Ergebnis dieses Verfahrens bestimmte Fahrzeugtypen nicht mehr dem Europarecht entsprechen könnten und in Deutschland „rückwirkend“ nicht mehr zulassungsfähig wären.⁴ Solchen Befürchtungen ist der EU-Kommissar für Binnenmarkt und Dienstleistungen im August 2024 wie folgt entgegengetreten:

„Zwar kann ich mich nicht zu anhängigen Verfahren vor dem EuGH äußern, doch möchte ich daran erinnern, dass Geist und Buchstabe der EU-Emissionsvorschriften gut bekannt sind und im EuGH-Urteil in der Rechtssache C-128/20 klargestellt wurden, wonach die Anforderungen an das Emissionsverhalten den standardisierten Prüfbedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) sowie Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und den von den Mitgliedstaaten, dem Rat der Europäischen Union und dem Europäischen Parlament, vereinbarten Durchführungsmaßnahmen entsprechen müssen. Ohne dem Ergebnis des anhängigen Gerichtsverfahrens vorzugreifen, wird die Kommission weiterhin Lösungen fördern, die saubere und gesunde Luft begünstigen und einen vorhersehbaren und umsetzbaren Rechtsrahmen fördern. Die Annahme [...], die Kommission sei nun der Ansicht, dass Fahrzeuge diese Vorschriften in ‚jeder Fahrsituation‘ einhalten müssten, einschließlich [,]Vollastfahrten mit Steigung‘, ist irreführend. Die Kommission hat [...] nicht die Absicht, rückwirkende Änderungen vorzunehmen, den Automobilherstellern zusätzlichen Verwaltungsaufwand oder zusätzliche Anforderungen aufzuerlegen oder Maßnahmen zu ergreifen oder zu fördern, die Bürger, die Autos in gutem Glauben gekauft haben, in irgendeiner Weise benachteiligen würden.“⁵

-
- 1 KBA, Übersichtsseite „Abgasthematik“, https://www.kba.de/DE/Themen/Marktueberwachung/Abgasthematik/abgasthematik_node.html.
 - 2 EuGH, Rs. C-251/23, Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Duisburg (Deutschland) eingereicht am 19. April 2023 — OB gegen Mercedes-Benz Group AG, ABl. C 296 vom 21. August 2023, S. 16–17, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:62023CN0251&qid=1723710427645>.
 - 3 EuGH, Rs. C-308/23, Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Duisburg (Deutschland) eingereicht am 17. Mai 2023 — YV gegen Mercedes-Benz Group AG, ABl. C 296 vom 21. August 2023, S. 19–20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A62023CN0308&qid=1723714939259>.
 - 4 Tagesschau.de, Wissing warnt vor Stilllegung von Dieseln, 1. August 2024, <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/diesel-wissing-100.html>.
 - 5 Schreiben des EU-Kommissars für Binnenmarkt und Dienstleistungen gem. Auskunft des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 21. August 2024; vgl. auch der Bericht dazu auf Tagesschau.de, Debatte über Dieselautos: EU-Kommission nennt Wissings Brandbrief „irreführend“, 3. August 2024, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/eu-reax-debatte-dieselverbot-100.html>.

Dieser Sachstand ordnet die rechtlichen Hintergründe der Schadstoffprüfung bei Pkw und der Fahrzeugzulassung nach nationalem Recht und EU-Recht ein. Er stellt das beim EuGH anhängige Vorabentscheidungsverfahren vor. Zudem zeigt der Sachstand die Grundsätze auf, die für die Zulässigkeit rückwirkender Regelungen in Deutschland und der EU gelten und somit auch bei der anhängigen verbundenen Rechtssache C-251/23 und C-308/23 und der Umsetzung eines künftigen Urteils zu berücksichtigen sein dürften.

2. Fahrzeugzulassung und Emissionsnormen

2.1. EU-Typgenehmigung oder -Betriebserlaubnis

Die Verordnung (EU) 2018/858⁶ (**Genehmigungs- und Marktüberwachungsverordnung**) legt das Verfahren und die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung und das Inverkehrbringen aller neuen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten sowie für Fahrzeug-Einzelgenehmigungen fest.

Mit einer EU-Typgenehmigung bescheinigt die mitgliedstaatliche Genehmigungsbehörde dem **Hersteller**, dass ein **Typ** eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen der Verordnung entspricht (Art. 3 Nr. 3 Verordnung (EU) 2018/858). „Die erforderlichen **Prüfungen** werden an Fahrzeugen [...] durchgeführt, die für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind“⁷ (Art. 30 Abs. 5 Verordnung (EU) 2018/858). Die Fahrzeuge müssen die in Anhang I der Verordnung aufgeführten Rechtsvorschriften einhalten (Art. 5 Verordnung (EU) 2018/858). Dies ist in Bezug auf **Emissionen** vor allem die Verordnung (EU) 715/2007 (**Euro-5 und Euro-6-Verordnung**)⁸ (dazu sogleich 2.4.). In Deutschland ist für die Typgenehmigung das **Kraftfahrtbundesamt (KBA)** zuständig, § 2 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über die Errichtung des Kraftfahrt-Bundesamtes⁹.

2.2. Allgemeine Betriebserlaubnis des KBA

Daneben besteht die Möglichkeit einer **nationalen** Typgenehmigung. Damit bescheinigt die Genehmigungsbehörde, dass der Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit die einschlägigen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats erfüllt (Art. 3 Nr. 3

6 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02018R0858-20240701>.

7 Hervorhebung durch Verf.

8 Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 v. 29. Juni 2007, S. 1), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32007R0715>.

9 Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315), <https://www.gesetze-im-internet.de/kbag/BJNR004880951.html>.

Verordnung (EU) 2018/858). In Deutschland wird sie durch das KBA „für reihenweise zu fertigende oder gefertigte Fahrzeuge“ dem Hersteller nach einer auf dessen Kosten vorgenommenen Prüfung „allgemein erteilt (Allgemeine Betriebserlaubnis)“ (§ 20 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 StVZO¹⁰). Mit dieser nationalen Typgenehmigung (in Deutschland: Allgemeinen Betriebserlaubnis – ABE) darf das Fahrzeug in dem **Mitgliedstaat** betrieben werden.

2.3. Zulassung durch die Zulassungsstelle am Wohnsitz

Für das Fahren mit einem konkreten Fahrzeug ist dessen Zulassung in Form einer Betriebserlaubnis durch die örtliche Zulassungsbehörde am Wohnsitz des **Halters** (vgl. § 75 Abs. 2, 3 Fahrzeug-Zulassungsverordnung¹¹) erforderlich. Diese sog. **Betriebserlaubnis** ist zu erteilen, wenn das Fahrzeug den **Genehmigungsvorschriften der EU**¹² entspricht (§ 19 Abs. 1 Satz 1 StVZO). Als (eine) Voraussetzung für die erstmalige Zulassung (Erstzulassung) eines Fahrzeuges muss der Antragsteller gegenüber der Zulassungsstelle die sog. **Übereinstimmungsbescheinigung** des Herstellers (Art. 36 Verordnung (EU) 2018/858) vorlegen, mit der dieser bescheinigt, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine **EU-Typgenehmigung**¹³ (s. o. 2.1.) vorliegt (§ 6 Abs. 1, Abs. 4 Nr. 1 i. V. m. § 2 Nr. 7 FZV i. V. m. Art. 3 Nr. 5, Art. 36 f. Verordnung (EU) 2018/858) „und diese Übereinstimmung für den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs fortbesteht“.¹⁴

2.4. Das WLTP-Verfahren

Die emissionsbezogenen Anforderungen an Kraftfahrzeuge sind auf europäischer Ebene vollständig harmonisiert. Die einzuhaltenden Grenzwerte für den Erhalt einer Typgenehmigung legt die Verordnung (EG) 715/2007 (**Euro-5- und Euro-6-Verordnung**) fest.

10 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 10. Juni 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 191), https://www.gesetze-im-internet.de/stvzo_2012/.

11 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199, S. 2), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 19. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 245), https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2023/index.html.

12 Die Betriebserlaubnis ist nur dann nach den technischen (etc.) Vorschriften der StVZO zu erteilen, wenn die EU-Vorschriften nicht anwendbar sind (§ 19 Abs. 1 Satz 2 StVZO). Dies sind die Verordnung (EU) Nr. 165/2014, Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 (Genehmigungs- und Marktüberwachungsverordnung), Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 (§ 19 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2 und 3 StVZO).

13 Für Fahrzeuge, für die eine solche nicht vorliegt, sondern eine nationale Typgenehmigung, eine Fahrzeug-Einzelgenehmigung oder wenn das Fahrzeug zulassungsfrei ist, ist ein anderer Nachweis nach § 6 Abs. 4 FZV zu führen.

14 *Helmig*, EuZW 2023, 61 (62), vgl. Art. 3 Nr. 5 Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission, ABl. L 175 v. 7. Juli 2017, S. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02017R1151-20230901&qid=1726468881969>.

Ergänzend wurde mit der Verordnung (EU) 2017/1151¹⁵ das Regelprüfverfahren eingeführt, das für die **Messung der Emissionen** und des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge zur Anwendung kommt, das weltweit harmonisierte Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedures):¹⁶

„(2) Aus der Grundlage der gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgeschriebenen fortlaufenden Prüfung der einschlägigen Verfahren, Prüfzyklen und Prüfergebnisse geht hervor, dass die Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen, die durch Prüfungen von Fahrzeugen gemäß dem **NEFZ**¹⁷ gewonnen werden, **nicht mehr ausreichend** sind und die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb nicht mehr realistisch wiedergeben.

(3) Vor diesem Hintergrund empfiehlt es sich, ein **neues** Regelprüfverfahren durch Umsetzung des weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) in die Rechtsvorschriften der Europäischen Union bereitzustellen.“¹⁸

WLTP ist seitdem Maßstab für die Typgenehmigung (dazu s. o. 2.1.) und **ersetzt** seit 1. September **2017** für alle **neu** eingeführten Pkw-Modelle das Regelprüfverfahren des sog. Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)¹⁹.

Das neuere WLTP kann das Emissionsverhalten der getesteten Fahrzeuge genauer feststellen als mit dem NEFZ-Verfahren. Denn WLTP ermittelt die Verbrauchsdaten von Fahrzeugen nicht nur im Labor, sondern durch das in WLTP enthaltene **RDE²⁰-Verfahren** auch unter **realen** Fahrbedingungen auf der Straße. Damit lässt sich ermitteln, ob die getesteten Kraftfahrzeuge die geltenden Schadstoffgrenzwerte auch unter Witterungseinflüssen und Berücksichtigung des individuellen Fahrprofils und der Nutzung, etwa durch Betrieb der Klimaanlage oder Beladung, einhalten. Hierbei kommt ein „Portable Emission Measurement System“ (**PEMS**) zum Einsatz. Die Verordnung (EU) 2016/646 – ersetzt durch Verordnung (EU) 2017/1151 – führte für dieses Messverfahren sogenannte Konformitätsfaktoren/Übereinstimmungsfaktoren (Englisch: Conformity Factors) ein. Diese Konformitätsfaktoren („Wie konform muss der Messwert mit der Vorgabe sein?“) relativierten die Emissionsgrenzwerte dahingehend, dass die Stickstoff-Emissionen im praktischen

15 Verordnung (EU) 2017/1151, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/deu>.

16 Dazu auch *Schneider/Hahn* u.a., Hrsg. Umweltbundesamt, Fortentwicklung der Abgasuntersuchung, 2020, S. 21 f., <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fortentwicklung-der-abgasuntersuchung>; vgl. zu den Einführungszeitpunkten von WLTP im Überblick auch BMDV, Informationen zu aktuellen Abgastests, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/informationen-zu-wltp-tests.html>.

17 Neuer Europäischer Fahrzyklus, s. Fn. 19.

18 Erwägungsgrund Nr. 2 und 3 Verordnung (EU) 2017/1151 (Hervorhebung durch Verf.).

19 Eingeführt mit der Verordnung (EG) 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, ABl. L 199 v. 28. Juli 2008, S. 1-136, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32008R0692>.

20 Englisch für „Real Driving Emissions“.

Fahrbetrieb die jeweiligen Emissionsgrenzwerte um den jeweiligen Konformitätsfaktor überschreiten durften. Die Konformitätsfaktoren sollten statistische und technische Ungenauigkeiten des RDE-Verfahrens berücksichtigen und dennoch gewährleisten, dass das Fahrzeug die Grenzwerte im realen Fahrbetrieb im Durchschnitt einhält.²¹ Verordnung (EU) 2023/443²² zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 deklarierte die Konformitätsfaktoren zu „**PEMS²³-Toleranzwerten**“ um. Nach Anlage 8 Ziffer 4 der Verordnung (EU) 2023/443 gilt für Stickoxid-Emissionen nunmehr ein PEMS-Toleranzwert von 1,10. Das heißt, der Emissionsgrenzwert darf im realen Fahrbetrieb – nach RDE-Messung – um 10 % überschritten werden.

Die einmalig bei der **Zulassung** per WLTP (früher NEFZ) überprüften Grenzwerte sind **nicht identisch** mit denen, die bei der regelmäßigen **Hauptuntersuchung** (HU, umgangssprachlich „TÜV“), inklusive Abgasuntersuchung (AU), geprüft werden.²⁴ Dabei ist bei Dieselfahrzeugen der sog. Trübungswert des Abgases im Leerlauf entscheidend. Die NO_x-Emissionen bleiben unberücksichtigt.²⁵ Das Verfahren gibt Richtlinie 2014/45/EU²⁶ vor. Dabei hat Deutschland von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, strengere Anforderungen festzulegen. Der Grenzwert für die Abgastrübung bei Euro 6 Dieselfahrzeugen wurde beispielsweise ab 1. Januar 2019 auf den Trübungskoeffizienten (K)²⁷ 0,25 m⁻¹ abgesenkt.²⁸

2.5. Maßnahmen bei Nichtkonformität

Eine Betriebserlaubnis bleibt gemäß § 19 Abs. 2 StVZO grundsätzlich wirksam, wenn sie nicht entzogen wird:

21 Vgl. Erwägungsgrund (9) der Verordnung (EU) 2016/646.

22 Verordnung (EU) 2023/443 der Kommission vom 8. Februar 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 hinsichtlich der Emissionstypgenehmigungsverfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge (Abl. L 66 vom 2. März 2023 S. 1), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32023R0443>.

23 Abkürzung für „Portable Emission Measurement System“.

24 *Schneider/Hahn* u.a., Hrsg. Umweltbundesamt, Fortentwicklung der Abgasuntersuchung, 2020, S. 21 ff., <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fortentwicklung-der-abgasuntersuchung>.

25 *Schneider/Hahn* u.a., Hrsg. Umweltbundesamt, Fortentwicklung der Abgasuntersuchung, 2020, S. 21, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fortentwicklung-der-abgasuntersuchung>.

26 Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02014L0045-20230520>.

27 Der Trübungskoeffizient gibt an, wie viel Licht einer definierten Lichtquelle nach Durchlaufen einer bestimmten Strecke (angegeben in Metern) noch gemessen wird. Der Trübungswert wird in der Einheit m⁻¹ angegeben. Näher dazu siehe <https://www.cosmos-indirekt.de/Physik-Schule/Tr%C3%BCbung>.

28 *Schneider/Hahn* u.a., Hrsg. Umweltbundesamt, Fortentwicklung der Abgasuntersuchung, 2020, S. 22 f., <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fortentwicklung-der-abgasuntersuchung>; Rechtsgrundlage: Verwaltungsrichtlinie Richtlinie für die Durchführung der Untersuchung der Abgase von Kraftfahrzeugen nach Nummer 6.8.2 der Anlage VIIIa StVZO (AU-Richtlinie), Nr. 2., 3.5.1.7, 3.6.5.7, https://www.umwelt-online.de/regelwerk/cgi-bin/suchausgabe.cgi?pfad=/gefahrgut/strasse/stvzo/stvzo_aurl14.htm&such=Abgase.

„Die **Betriebserlaubnis** des Fahrzeugs **bleibt**, wenn sie nicht ausdrücklich entzogen wird, bis zu seiner endgültigen Außerbetriebsetzung **wirksam**. Sie erlischt, wenn **Änderungen vorgenommen** werden, durch die

1. die in der Betriebserlaubnis genehmigte Fahrzeugart geändert wird,
2. eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern zu erwarten ist oder
3. das Abgas- oder Geräuschverhalten verschlechtert wird.

Fahrzeughersteller, Importeure oder Gewerbetreibende **dürfen keine Änderungen vornehmen** oder vornehmen lassen, die nach Satz 2 zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen“.²⁹

Diese Wirksamkeitsregelung gilt entsprechend für die EU-Typgenehmigung (§ 19 Abs. 7 StVZO).

Das **KBA** kann eine nationale Typgenehmigung nach § 20 Abs. 5 StVZO widerrufen:

„Die Allgemeine Betriebserlaubnis erlischt [...] bei Widerruf durch das Kraftfahrt-Bundesamt und wenn der genehmigte Typ den Rechtsvorschriften nicht mehr entspricht. Der Widerruf kann ausgesprochen werden, wenn der Inhaber der Allgemeinen Betriebserlaubnis gegen die mit dieser verbundenen Pflichten verstößt oder sich als unzuverlässig erweist oder wenn sich herausstellt, dass der genehmigte Fahrzeugtyp den Erfordernissen der Verkehrssicherheit nicht entspricht“ (§ 20 Abs. 5 StVZO).

Erweist sich ferner ein bestimmtes Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach der FZV oder der StVZO, die in § 19 Abs. 1 auf die EU-Vorschriften verweist, so kann die (örtliche) **Zulassungsbehörde** dem Halter oder Eigentümer eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen **beschränken** oder **untersagen** (§ 5 Abs. 1 FZV). Dieses Vorgehen nennt sich **Zwangsstillegung**.

3. Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH

3.1. Verbundene Rechtssache C-251/23 und C-308/23

Der EuGH kann über die „**Auslegung** der Verträge“ und „die Gültigkeit und die Auslegung der Handlungen der Organe, Einrichtungen oder sonstigen Stellen der Union“ „im Wege der Vorabentscheidung“ entscheiden, wenn die nationalen Gerichte ihm eine Rechtsfrage „vorlegen“ (Art. 267 AEUV³⁰). Das Vorabentscheidungsverfahren dient neben dem individuellen Rechtsschutz der einheitlichen Anwendung des Unionsrechts und dessen Durchsetzung in den

29 Hervorhebungen durch Verf.

30 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Fassung aufgrund des am 1. Dezember 2009 in Kraft getretenen Vertrages von Lissabon (Konsolidierte Fassung bekanntgemacht im ABl. EG Nr. C 115 vom 9. Mai 2008, S. 47) zuletzt geändert durch die Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Kroatien und die Anpassungen des Vertrags über die Europäische Union, des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. EU L 112/21 vom 24. April 2012), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:12016ME/TXT>.

Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.³¹ Zur Vorlage einer Vorlagefrage an den EuGH sind nach Art. 267 Abs. 2 bis 4 AEUV allein Gerichte der Mitgliedstaaten berechtigt. In zwei Verfahren, beim EuGH anhängig als verbundene **Rechtssache C-251/23**³² und **C-308/23**³³, hat das Landgericht Duisburg dem EuGH mehrere Fragen im Wege des Vorabentscheidungsverfahrens gemäß Art. 267 AEUV vorgelegt, die die Auslegung des Begriffs der „Abschalteinrichtung“ im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der Verordnung (EG) 715/2007³⁴ betreffen. In dem Verfahren soll laut dem Bundesverkehrsminister „die Kommission nunmehr die [...] Auffassung vertreten und geäußert haben“, „dass die Schadstoffgrenzwerte auch außerhalb der Betriebs- und Umgebungsbedingungen des NEFZ und zwar **für jede Fahrsituation** gelten würden“.³⁵

Diese etwaige Aussage, dass die Schadstoffgrenzwerte für jede Fahrsituation gelten würden, kann sich auf die Rechtsprechung des EuGH u. a. in der Rechtssache C-128/20³⁶ beziehen. In jenem Verfahren ging es ebenfalls um die Auslegung des Begriffs der Abschalteinrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 VO (EU) 715/2007 (Euro-5- und Euro-6-Verordnung). Damals entschied der EuGH, dass es in Art. 3 Nr. 10 für den Begriff „normaler Fahrzeugbetrieb“ auch auf die Fahrt in realen Situationen ankommt, nicht lediglich auf das geltende Testverfahren. Der EuGH stellte in dem Verfahren C-128/20 fest:

„Wie sich schon aus dem Wortlaut von Art. 3 Nr. 10 der Verordnung Nr. 715/2007 [Definition ‚Abschalteinrichtung‘] ergibt, bezieht sich der Begriff ‚normaler Fahrzeugbetrieb‘ auf die Nutzung des Fahrzeugs unter normalen Fahrbedingungen, d. h. **nicht** nur [...] auf die Verwendung eines Fahrzeugs unter den Bedingungen für den als ‚New European Driving Cycle‘ (NEDC) [NEFZ] bezeichneten Zulassungstest, der zu dem für den Ausgangsrechtsstreit maßgeblichen Zeitpunkt galt [...]. Dieser Begriff [‚normaler Fahrzeugbetrieb‘] verweist [...] [auch]

31 Vgl. EuGH, Urteil vom 22. Februar 2022, Rs. C-430/21, Rn. 73, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:62021CJ0430>.

32 EuGH, Rs. C-251/23, Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Duisburg (Deutschland) eingereicht am 19. April 2023 — OB gegen Mercedes-Benz Group AG, ABl. C 296 vom 21. August 2023, S. 16–17, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:62023CN0251&qid=1723710427645>.

33 EuGH, Rs. C-308/23, Vorabentscheidungsersuchen des Landgerichts Duisburg (Deutschland) eingereicht am 17. Mai 2023 — YV gegen Mercedes-Benz Group AG, ABl. C 296 vom 21. August 2023, S. 19–20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A62023CN0308&qid=1723714939259>.

34 Verordnung (EG) 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, (ABl. 2007, L 171, S. 1), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2007.171.01.0001.01.DEU&toc=OJ%3AL%3A2007%3A171%3ATOC.

35 Auskunft des BMDV vom 21. August 2024; Hervorhebungen durch Verf.; vgl. zu Vorgang und Wortlaut des Schreibens Tagesschau.de, Vor erwartetem EuGH-Urteil: Wissing warnt vor Stilllegung von Dieseln, 1. August 2024, <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/diesel-wissing-100.html>.

36 EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest GmbH & Co. KG / Auto Krainer GesmbH, Rs. C-128/20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:62020CJ0128>.

auf die Verwendung dieses Fahrzeugs unter **tatsächlichen** Fahrbedingungen, wie sie im Unionsgebiet üblich sind [...].³⁷

Damit entschied der EuGH aber lediglich, dass eine Abschaltvorrichtung, um als solche zu gelten, „die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind“ verringern muss (Art. 3 Nr. 10) und dass es für diese bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwartenden Bedingungen nicht auf Testbedingungen, sondern auf reale Bedingungen ankommt.

Für die verbundenen Verfahren C-251/23 und C-308/23 bringt dieser Ausspruch **keine** direkten Implikationen mit sich, die bedeuten könnten, dass Fahrzeuge, die per NEFZ getestet und zugelassen wurden, jetzt durch den EuGH als europarechtswidrig beurteilt werden. Zutreffend an der eingangs (1.) geschilderten Befürchtung³⁸ dürfte lediglich die ihr zugrunde gelegte Tatsache sein, dass unter (hypothetischer) Anwendung des jetzt geltenden WLTP- und RDE-Prüfverfahrens auf die älteren Kraftfahrzeuge, die noch mit dem NEFZ getestet worden sind, nicht unbedingt die jetzt geltenden Schadstoffgrenzwerte eingehalten würden. Eine erneute Abgasprüfung mit WLTP für ältere, bereits zugelassene Fahrzeuge ist rechtlich jedoch nicht vorgesehen.

Die Entscheidung des EuGH und deren rechtliche Konsequenzen in den verbundenen Rechtssachen C-251/23 und C-308/23 sind **offen**. Die Schlussanträge werden für den 21. November 2024 erwartet.

3.2. Bindungswirkung der Urteile in Vorabentscheidungsverfahren

Die Urteile des EuGH in Vorabentscheidungsverfahren entfalten stets eine Bindungswirkung „**inter partes**“ (zwischen den Parteien), das heißt für die mit der Rechtssache im Ausgangsverfahren befassten nationalen Gerichte.³⁹

Ferner entfalten die Urteile des EuGH Bindungswirkung gegenüber jedermann („**erga omnes**“), wenn der EuGH die **Ungültigkeit** von Unionsrecht oder einer sonstigen Organhandlung feststellt.⁴⁰ In diesen Fällen sind die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union in

37 EuGH, Urteil vom 14. Juli 2022, GSMB Invest GmbH & Co. KG / Auto Krainer GesmbH, Rs. C-128/20, Rn. 40, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:62020CJ0128>; Hervorhebungen durch Verf.

38 S. o. Fn. 4.

39 EuGH, Urteil vom 24. Juni 1969, Firma Milch-, Fett- und Eierkontor GmbH / Hauptzollamt Saarbrücken, C-29/68, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/TXT/?uri=CELEX:61968CJ0029#MO>.

40 EuGH, Urteil vom 13. Mai 1981, S.p.A. International Chemical Corporation / Amministrazione delle Finanze dello Stato, Rs. 66/80, <https://curia.europa.eu/juris/showPdf.jsf?text=&docid=90858&pageIndex=0&doclang=de&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4003300>.

analoger Anwendung zu Art. 266 AEUV verpflichtet, die sich aus dem Urteil ergebenden Maßnahmen zu ergreifen. Entsprechendes gilt für die nationalen Behörden und Gerichte.⁴¹

4. Rückwirkungsverbot

4.1. Nationales Rechtsstaatsprinzip

Auf nationaler Ebene gilt es, den Vertrauensschutz als allgemeinen Grundsatz der **Rechtssicherheit**, abgeleitet aus dem Rechtsstaatsprinzip (Art. 20 Abs. 3 GG⁴²), zu beachten. Als Aspekt der Rechtssicherheit muss der Schutz des Vertrauens in das geltende Recht und den Fortbestand der vom Gesetzgeber geschaffenen rechtlichen Rahmenbedingungen gewährleistet werden. Es wird das

„Vertrauen in die Verlässlichkeit und Berechenbarkeit der unter der Geltung des GG geschaffenen Rechtsordnung und der auf ihrer Grundlage erworbenen Rechte“⁴³

geschützt, da der Einzelne nicht durch die nachträgliche Entwertung von Rechtspositionen oder plötzliche grundlegende Änderungen rechtlicher Vorgaben überrascht werden soll.⁴⁴

Vor diesem verfassungsrechtlichen Hintergrund sind Gesetze, die den Bürger rückwirkend belasten, problematisch. Das **Grundgesetz** normiert ein ausdrückliches Rückwirkungsverbot allein für das Strafrecht in Art. 103 Abs. 2 GG. Dies bedeutet jedoch nicht, dass außerhalb des Strafrechts rückwirkende Regelungen grundsätzlich erlaubt wären. Vielmehr hat sich in der verfassungsgerichtlichen **Rechtsprechung** zu Art. 20 Abs. 3 GG die folgende Dogmatik zur Rückwirkung von Gesetzen herausgebildet:

Grundsätzlich **zulässig**, d.h. nur ausnahmsweise unzulässig, ist die unechte Rückwirkung. Die echte Rückwirkung ist dagegen grundsätzlich unzulässig, d.h. nur in **Ausnahmefällen** mit dem Grundgesetz vereinbar.

Eine **echte Rückwirkung** liegt dann vor,

41 EuGH, Beschluss vom 8. November 2007, Fratelli Martini & C. SpA u.a. / Ministero delle Politiche agricole e forestali u.a., Rs. C-421/06, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:62006CB0421>; Wegener, in Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 6. Auflage 2022, Art. 267, Rn. 51.

42 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478), <https://www.gesetze-im-internet.de/gg/BJNR000010949.html>.

43 Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 3. November 2021, - 1 BvL 1/19, BVerfGE 159, 183, https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/11/1s20211103_1bv1000119.html, Rn. 61.

44 Sommermann, in Huber/Voßkuhle, Grundgesetz, 8. Auflage 2024, Art. 20, Rn. 293.

„wenn das Gesetz nachträglich ändernd in abgewinkelte, der Vergangenheit angehörende Tatbestände eingreift“.⁴⁵

Demgegenüber liegt eine **unechte Rückwirkung** vor,

„wenn eine Norm auf gegenwärtige, noch nicht abgeschlossene Sachverhalte und Rechtsbeziehungen für die Zukunft einwirkt und damit sogleich die betroffene Rechtsposition nachträglich entwertet“.⁴⁶

Bei (unechten) Rückwirkungen, die die Einschränkung beziehungsweise die Verkürzung von Teilhabe- und Leistungsrechten und/oder den Eingriff in die Freiheit des Bürgers zur Folge haben, ergeben sich für den Gesetzgeber Grenzen aus dem Prinzip des Vertrauensschutzes und aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.⁴⁷ In beiden Fällen bildet eine **Abwägung** der schutzwürdigen Interessen derjenigen, die durch die tatbestandliche Rückanknüpfung betroffen sind, einerseits und des öffentlichen Interesses an der gesetzlichen Neuregelung andererseits den Maßstab für die Zulässigkeit der unechten Rückwirkung.⁴⁸

4.2. Rechtsprechung des EuGH

Auch in der Rechtsprechung des EuGH ist ein allgemeiner Grundsatz der Rechtssicherheit anerkannt, den als Teil des Unionsrechts im Sinne des Art. 6 Abs. 3 EUV⁴⁹ sowohl Unionsorgane als auch die Mitgliedsstaaten bei allen Maßnahmen im Anwendungsbereich des Unionsrechts beachten müssen.⁵⁰ Dieser Grundsatz der Rechtssicherheit und die sonstigen unionsrechtlichen

45 Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 23. März 1971, - 2 BvL 2/66, BVerfGE 30, 367 (385), <https://www.juris.de/r3/document/NJRE000211544>, Rn. 71.

46 Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 15. Oktober 1996, - 1 BvL 44/92, 1 BvL 48/92, BVerfGE 95, 64 (86), https://www.bverfg.de/e/ls19961015_1bvl004492.html, Rn. 109.

47 *Sommermann*, in Huber/Voßkuhle, Grundgesetz, 8. Auflage 2024, Art. 20 Rn. 296.

48 Vgl. Bundesverfassungsgericht, Beschluss vom 24. März 1998, - 1 BvL 6/92, BVerfGE 97, 378 (389), https://www.bverfg.de/e/ls19980324_1bvl000692.html, Rn. 35; Urteil vom 3. April 2001, - 1 BvR 1681/94, 1 BvR 2491/94, 1 BvR 24/95, BVerfGE 103, 272 (285), https://www.bverfg.de/e/rs20010403_1bvr168194.html, Rn. 59 ff.; Beschluss vom 30. Juni 2020, - 1 BvR 1679/17, BVerfGE 155, 238 (297 ff.), https://www.bverfg.de/e/rs20200630_1bvr167917.html, Rn. 132 ff.

49 Vertrag über die Europäische Union, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU, Euratom) 2024/2019 des Europäischen Parlaments und des Rates v. 11. April 2024, ABl. EU L 2019 v. 21. August 2024, S. 1, konsolidierte Fassung (Abl. EU C 202 v. 7. Juni 2016, S. 13), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02016M%2FTXT-20240901>.

50 Vgl. EuGH, Urteil vom 21. September 1983, Deutsche Milchkontor GmbH / Bundesrepublik Deutschland, Rs. 205/82 u.a., Rn. 30, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:61982CJ0205>; EuGH, Urteil vom 3. Dezember 1998, Belgocodex SA / État Belge, Rs. C-381/97, Rn. 26, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:61997CJ0381>; EuGH, Urteil vom 26. April 2005, Stichting „Goed Wonen“ / Staatssecretaris von Financiën, Rs. C-376/02, Rn. 32, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=ecli:ECLI:EU:C:2005:251>.

Grundsätze, wie etwa der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, finden Anwendung, wenn und soweit ein Sachverhalt unionsrechtlich determiniert ist.⁵¹

Die unionsrechtlichen Grundsätze der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes erfassen auch ein Rückwirkungsverbot bei der Durchführung von Unionsrecht.⁵² Der Grundsatz der Rechtssicherheit verbietet es im Allgemeinen, den Beginn der Geltungsdauer eines Unionsrechtsakts auf einen Zeitpunkt vor dessen Veröffentlichung zu legen.⁵³ Dabei erstreckt sich der Anwendungsbereich des Grundsatzes des Vertrauensschutzes zwar nicht so weit, dass die Anwendung einer neuen Regelung auf die künftigen Auswirkungen von zuvor entstandenen Sachverhalten schlechthin ausgeschlossen ist (Rückanknüpfung).⁵⁴ Allerdings ist eine neue Rechtsnorm nicht auf vor diesem Zeitpunkt entstandene und endgültig erworbene Rechtspositionen anwendbar.⁵⁵ Die vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Rechtsvorschriften abgeschlossenen Handlungen fallen vielmehr weiterhin unter das alte Recht. Vor diesem Hintergrund ist für die Bewertung eines Sachverhalts nach den Maßstäben des unionsrechtlichen Rückwirkungsverbots entscheidend, ob bspw. die Einführung einer neuen Rechtspflicht die Rechtsfolgen einer abgeschlossenen Handlung verändert oder lediglich die künftigen Auswirkungen eines Sachverhalts regelt, der unter der Geltung der alten Vorschrift entstanden ist.

-
- 51 EuGH, Urteil vom 6. März 2014, *Cruciano Siragusa / Regione Sicilia – Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Palermo*, Rs. C-206/13, Rn. 34, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:62013CA0206>.
- 52 Siehe zu den Anforderungen unionsrechtlicher Rechtssicherheit im Überblick *Latzel*, EuR 2015, 415 (422 ff.); *Kokott*, Das Steuerrecht der Europäischen Union, 2018, § 2 Allgemeine Prinzipien, Rn. 27 ff.
- 53 EuGH, Urteil vom 25. Januar 1979, *Racke / Hauptzollamt Mainz*, Rs. C-98/78, Rn. 20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:61978CJ0098>; EuGH, Urteil vom 26. April 2005, *Stichting „Goed Wonen“ / Staatssecretaris van Financiën*, Rs. C-376/02, Rn. 33, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=ecli:ECLI:EU:C:2005:251>; EuGH, Urteil vom 30. April 2019, *Italienische Republik / Rat der Europäischen Union*, Rs. C-611/17, Rn. 106, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:62017CJ0611>.
- 54 EuGH, Urteil vom 29. Januar 2002, *Land Nordrhein-Westfalen / Pokrzeptowicz-Meyer*, Rs. C-162/00, Rn. 49, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:62000CJ0162&from=EN>; EuGH, Urteil vom 6. Oktober 2015, *Europäische Kommission / Andersen*, Rs. C-303/13 P, Rn. 49, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:62013CA0303>.
- 55 EuGH, Urteil vom 16. Dezember 2010, *Stichting Natuur en Milieu u. a. / College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden*, Rs. C-266/09, Rn. 32, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=ecli%3AECLI%3AEU%3AC%3A2010%3A779>; EuGH, Urteil vom 7. November 2013, *Gemeinde Altrip u. a. / Land Rheinland-Pfalz*, Rs. C-72/12, Rn. 22, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A62012CJ0072>; EuGH, Urteil vom 14. Mai 2020, *Azienda Municipale Ambiente SpA / Consorzio Laziale Rifiuti – Co.La.Ri.*, Rs. C-15/19, Rn. 57, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:62019CJ0015>.

Ausnahmsweise kann eine Rückwirkung zulässig sein, wenn das angestrebte Ziel es verlangt und das berechnigte Vertrauen der Betroffenen gebührend beachtet ist.⁵⁶ Darüber hinaus hat der EuGH teilweise die Voraussetzung formuliert, dass in der Begründung derartiger Entscheidungen die Umstände genannt werden müssen, die die angestrebte Rückwirkung rechtfertigen.⁵⁷ Im Hinblick auf das Vertrauen der Betroffenen hat der EuGH festgestellt,⁵⁸ dass das Recht auf Vertrauensschutz jedem Einzelnen zusteht, wenn die Unionsverwaltung bei ihm begründete Erwartungen geweckt hat. Dagegen kann niemand eine Verletzung dieses Grundsatzes geltend machen, dem die Verwaltung keine konkreten Zusicherungen gegeben hat. Ist ferner ein umsichtiger und besonnener Wirtschaftsteilnehmer in der Lage, den Erlass einer Unionsmaßnahme, die seine Interessen berühren kann, vorherzusehen, so kann er sich im Fall ihres Erlasses nicht auf den Grundsatz des Vertrauensschutzes berufen.⁵⁹

* * *

-
- 56 EuGH, Urteil vom 25. Januar 1979, Racke / Hauptzollamt Mainz, Rs. C-98/78, Rn. 20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:61978CJ0098>; EuGH, Urteil vom 12. November 1981, Amministrazione delle finanze dello Stato / S.R.L. Meridionale Industria Salumi u. a., verb. Rs. C-212/80 bis 217/80, Rn. 10, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=ecli:ECLI%3AEU%3AC%3A1981%3A270>; EuGH, Urteil vom 13. November 1990, The Queen / Fédesa u. a., Rs. C-331/88, Rn. 45, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:61988CJ0331>; EuGH, Urteil vom 28. November 2006, Europäisches Parlament / Rat der Europäischen Union, Rs. C-413/04, Rn. 75, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:62004CJ0413>.
- 57 EuGH, Urteil vom 1. April 1993, Diversint SA und Iberlacta SA / Administración Principal de Aduanas de la Junquera, verb. Rs. C-260/91 und C-261/91, Rn. 10, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:61991CJ0260_SUM; EuGH, Urteil vom 11. Juli 1991, Crispoltoni / Fattoria autonoma tabacchi di Città di Castello, Rs. C-368/89, Rn. 20, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:61989CJ0368>; EuGH, Urteil vom 29. April 2004, Finanzamt Sulingen / Sudholz, Rs. C-17/01, Rn. 36, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/GA/TXT/?uri=CELEX:62001CJ0017>.
- 58 EuGH, Urteil vom 11. März 1987, Van den Bergh en Jurgens und Van Dijk Food Products (Lopik) / Kommission der Europäischen Gemeinschaft, Rs. C-265/85, Rn. 44, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:61985CJ0265>; EuGH, Urteil vom 15. Juli 2004, Di Lenardo Adriano Srl und Dilexport Srl / Ministero del Commercio con l'Estero, verb. Rs. C-37/02 und C-38/02, Rn. 70, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:62002CJ0037>; EuGH, Urteil vom 3. Dezember 2019, Tschechische Republik / Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union, Rs. C-482/17, Rn. 153, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/TXT/?uri=CELEX:62017CJ0482>.
- 59 EuGH, Urteil vom 22. Juni 2006, Königreich Belgien und Forum 187 ASBL / Kommission der Europäischen Gemeinschaft, Rs. C-182/03 und C-217/03, Rn. 147, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=ecli:ECLI:EU:C:2006:416>.