

# ecolex

FACHZEITSCHRIFT FÜR WIRTSCHAFTSRECHT

Schwerpunkt

## Das Telearbeitsgesetz

- > Begriff nach § 3h AVRAG
- > Arbeitnehmer:innenschutz
- > Unfallversicherung

Smart-Meter-Verweigerung

Aussageverweigerung

Buchpreisbindung

Amnestievereinbarungen

Handysicherstellung neu

Anwendbarkeit von NIS 2

NEU:  
Recht hören.  
Der ecolex-  
Podcast!



ergeben. Gleichfalls differenziert zu bewerten gilt es Fallkonstellationen, in denen der russische Erwerber iSd § 1 Z 4 InvKG im ursprünglichen Investitionskontrollverfahren relevante Informationen gem § 6 Abs 4 InvKG, wie zB eine damals schon bestehende Kontrolle durch die russische Regierung oder andere staatliche Stellen, verschwiegen hat. Das Verschweigen solcher Informationen stellt kriminalstrafrechtliches Erschleichen iSd § 25 Abs 1 Z 3 lit a oder Abs 2 Z 2 InvKG dar. Die von der EK im Zuge einer erfolgten personenbezogenen Sanktionierung veröffentlichte Begründung kann somit im Endeffekt einen neuen genehmigungspflichtigen Erwerbsvorgang iSd § 2 Abs 1 InvKG offenlegen, der ein amtswegiges Aufgreifen iSd § 8 InvKG ermöglicht.<sup>36)</sup>

### Schlussstrich

Die rechtliche Aufarbeitung der Querverbindungen zw dem Investitionskontrollrecht und dem EU-Sanktionsrecht steht erst am An-

fang. Die ersten verfahrensbezogenen Anlassfälle offenbaren jedoch bereits eine diffizile Wechselbeziehung zw den beiden Regelungssystemen. Klar erscheint schon jetzt, dass der in der Praxis stellenweise verfolgte Beratungsansatz, mittels frühzeitig eingebrachter Genehmigungsanträge iSd § 6 Abs 3 Z 1 InvKG sanktionsrelevante aus Direktinvestitionen auf rechtssicheres Terrain und damit zum Closing zu führen, als wenig erfolgsversprechend anzusehen ist.

<sup>36)</sup> Aufgrund der durch den ursprünglichen Genehmigungsbescheid verliehenen Rechte kann dieser vom BMAW nicht über § 68 Abs 2 AVG inhaltlich zulasten des russischen Erwerbers iSd § 1 Z 4 InvKG abgeändert werden (VwGH 27. 5. 2014, 2011/10/0197). Demnach gilt es – wie beschrieben – amtswegig iSd § 8 InvKG ein neues investitionskontrollrechtliches Genehmigungsverfahren einzuleiten. Eine Nichtigerklärung des ursprünglichen Genehmigungsbescheids aufgrund des tatbestandsmäßigen Handelns iSd § 25 Abs 1 Z 3 lit a bzw Abs 2 Z 2 InvKG oder aufgrund von § 27 InvKG nach § 68 Abs 4 Z 1 bzw Z 4 AVG scheidet jedoch mangels Existenz einer dem BMAW übergeordneten Oberbehörde (VwGH 22. 1. 1991, 90/08/0223).

# (E)mission impossible – wackeln Kfz-Zulassungen nach NEFZ-Abgasmessung in ganz Europa?

**KURZBEITRAG.** Das NEFZ-Testverfahren als Fundament der Abgasmessung bei Euro-5- und Euro-6-Fahrzeugen wurde im Rahmen eines aktuellen Vorabentscheidungsverfahrens ins Wanken gebracht.<sup>1)</sup> Geht es nach den SA von GA Rantos, sollen Abgasgrenzwerte nicht nur – normgemäß – im Labor, sondern auch unter tatsächlichen Fahrbedingungen eingehalten werden müssen.<sup>2)</sup> Dabei stehen nicht nur Zulassungen von Millionen Kfz in Europa auf dem Spiel, sondern auch der Vertrauensschutz als zentrales Prinzip der europäischen Rechtsordnung, das Rantos schlicht unerwähnt lässt. Die Nichtberücksichtigung grundrechtlicher Erwägungen in einem so weitreichenden Fall könnte gefährliche Signalwirkung für künftige Verfahren entfalten. Wie sollte der EuGH entscheiden? **ecolex 2025/76**



ao Univ.-Prof. Mag. Dr. **Christian Piska** lehrt und forscht am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Wien.

## A. Laborwerte müssen auf der Straße nicht eingehalten werden

Das Vorabentscheidungsverfahren beschäftigt sich mit dem Zeitraum, in dem die Typgenehmigungs-RL<sup>3)</sup> Anwendung fand.<sup>4)</sup> Für die Emissionsprüfung leichter Nutzfahrzeuge (Euro 5 und 6) bei der EG-Typgenehmigung ist nach dieser RL die VO (EG) 715/2007 einschlägig.

Die Emissionen der betroffenen Fahrzeuge wurden nach dem sog „Neuen Europäischen Fahrzyklus“ (NEFZ) gemessen.<sup>5)</sup> Dieser ergab sich aus der VO (EG) 715/2007 iVm ihrer DurchführungsVO,<sup>6)</sup> die in ihrem Anh<sup>7)</sup> wiederum auf Abs 5.3.1. UN/ECE-Regelung Nr 83 verwies. Dort war die Prüfung von Fahrzeugen mit der „Simulation der durchschnittlichen Abgasemissionen nach einem Kaltstart“ umschrieben. Fahrzeuge nach der Euro-5- und Euro-6-Abgasnorm waren demnach – bis zum Inkrafttreten der VO (EU) 2017/1151<sup>8)</sup> – auf einem Rollenprüfstand unter Laborbedingungen nach einem Kaltstart zu messen.<sup>9)</sup>

Zwar nehmen sowohl Art 5 Abs 1 als auch Art 4 Abs 2 VO (EG) 715/2007 auf den „normalen Fahrzeugbetrieb“ Bezug. Für die Erteilung der EG-Typgenehmigung und zur Auslegung der

<sup>1)</sup> Der vorliegende Beitrag basiert auf der umfassenderen Darstellung von Piska, Anmerkungen zum Vorabentscheidungsverfahren in den verbundenen Rs C-251/23 und C-308/23, ÖAMTC-FI 2024/3. Für ihre wertvollen Leistungen bei der Erarbeitung dieser Publikation danke ich Herrn Univ.-Ass. Mag. Patrick Lientschnig und Herrn Karl Schellenbacher herzlich.

<sup>2)</sup> SA des GA 21. 11. 2024, C-251/23, C-308/23, Mercedes-Benz Group.

<sup>3)</sup> RL 2007/46/EG, ABI L 2007/263, 1.

<sup>4)</sup> SA des GA, Rn 3.

<sup>5)</sup> Siehe insb FN 9 in den SA des GA.

<sup>6)</sup> VO (EG) 692/2008, ABI L 2008/199, 1.

<sup>7)</sup> Siehe Anh III Pkt 2.1 der VO (EG) 692/2008.

<sup>8)</sup> Auf den NEFZ-Zyklus folgte der WLTP-Zyklus, der durch die VO (EU) 2017/1151 eingeführt wurde und reale Fahrbedingungen auf der Straße simuliert (sog „Real Driving Emissions“).

<sup>9)</sup> Vgl Rzehorska, Die technischen Dimensionen der Abgasthematik, Sachverständige 2024, 81.

damit zusammenhängenden Regelwerke ist allerdings die DurchführungsVO (EG) 692/2008 zur „Durchführung und zur Änderung“ der VO (EG) 715/2007 als *lex posterior* relevant. Weil die betreffenden Fahrzeuge *nach dem im Zeitpunkt ihrer Zulassung geltenden Messverfahren hin geprüft wurden, kann schon prima facie keine Unionsrechtswidrigkeit konstruiert werden.*<sup>10)</sup> Denn: Die zugrundeliegenden Normen wurden korrekt angewendet.

Auch die EK hält in einem Factsheet fest, dass zur Prüfung der Grenzwerte „unter normalen Betriebsbedingungen“ in der Praxis ein „Prüfzyklus“ entwickelt wird. Sie nimmt dabei Bezug auf das Verfahren nach der VO (EG) 715/2007. Übersteigen im Rahmen dieses Prüfzyklus die Emissionen die Grenzwerte nicht, so kann das Kfz nach der Rechtsansicht der EK die Typgenehmigung erhalten.<sup>11)</sup> Explizit normiert sogar die DurchführungsVO, dass die bei der Emissionsprüfung gemessenen Werte die festgelegten Grenzwerte unter den vorgeschriebenen Prüfbedingungen nicht überschreiten dürfen.<sup>12)</sup>

Der Begriff der „normalen Betriebsbedingungen“ ist aus diesen Gründen nicht dahingehend auszulegen, dass auf die Einhaltung der Grenzwerte im realen Fahrbetrieb abgestellt wird. Vielmehr wird er durch die einschlägigen Umsetzungsvorschriften konkretisiert. Würde man der EU-Typgenehmigung den unspezifischen und diffusen bloßen Wortlaut des Begriffs „normal“ zugrunde legen, wie GA Rantos dies tut, so würde dies zu massiver Rechtsunsicherheit führen. Was „normal“ ist, hängt nämlich von zahlreichen beweglichen Faktoren wie etwa Jahreszeit und Geografie ab und unterliegt auch einem stetigen Wandel. Diese Rechtsunsicherheiten und Wettbewerbsverzerrungen wurden durch den EU-Gesetzgeber verhindert, indem mit dem NEFZ-Verfahren ein einheitlicher Standard zur Festlegung der „normalen Betriebsbedingungen“ geschaffen wurde.<sup>13)</sup> GA Rantos verkennt damit schon auslegungsseitig die sekundärrechtlichen Grundlagen des NEFZ-Testzyklus und legt sie zudem in grundrechtswidriger Weise aus (s unten Pkt B).

## B. Vertrauensschutz: Keine Rückwirkung des WLTP-Zyklus

Wenn der GA in seinen SA eine Prüfung unter tatsächlichen Fahrbedingungen vorschlägt, so bedeutet das im Ergebnis eine Anwendung des erst später eingeführten WLTP-Zyklus auf Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge und damit eine Rückwirkung. Ein solches Ergebnis verstößt damit nicht nur gegen Sekundärrecht, sondern auch gegen Primärrecht und Grundrechte: Rückwirkungen sind nämlich nur in sehr eng umgrenzten Ausnahmefällen zulässig, einer Verhältnismäßigkeitsprüfung zu unterziehen und mit Aspekten der Rechtssicherheit abzuwägen.<sup>14)</sup> Verbürgt ist diese Rückwirkungsbeschränkung im konkreten Fall als Vertrauensschutz insb im allg Rechtsstaatsprinzip des Art 6 Abs 3 EUV,<sup>15)</sup> im Grundrecht auf Eigentum gem Art 17 GRC, Art 1 1. ZPEMRK sowie Art 5 StGG<sup>16)</sup> und in der Erwerbsfreiheit gem Art 6 StGG sowie Art 16 GRC.<sup>17)</sup> Fällt nun eine EG-Typgenehmigung weg und führt dies zum Wegfall der Nutzungsberechtigung für den im Vertrauen auf diese Genehmigung erworbenen PKW, stellt dies einen massiven Eingriff in das Grundrecht auf Eigentum und in den Vertrauensschutz dar. Betroffene Fahrzeuge wären im EU-Bereich nicht mehr einsetzbar und könnten bis zum Nullpunkt entwertet werden. Die Eingriffsintensität wäre auch in einer Gesamtbetrachtung enorm, rechnet man doch mit rund 8,2 Mio betroffenen Kfz allein in Deutschland sowie 1,28 Mio Kfz in Österreich.<sup>18)</sup> Grundrechtsverpflichtete sind nicht nur die MS, wenn sie Unionsrecht durchführen, sondern auch und va die

EU selbst. Diese Verpflichtung hat der EuGH im Rahmen des ggst Vorabentscheidungsverfahrens wahrzunehmen.<sup>19)</sup>

Die Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt das Interesse am Umweltschutz dem Interesse an Rechtssicherheit gegenüber. Schon ob eine Stilllegung betroffener Kfz geeignet ist, den Umweltschutz und die Luftqualität maßgeblich zu verbessern, ist per se fraglich, weil die stillgelegten idR durch andere Kfz ersetzt würden.<sup>20)</sup> Dazu kommt: Betroffene Kfz-Halter könnten sich nach einer Stilllegung regelmäßig aus finanziellen Gründen für billige, ältere Autos entscheiden. Der Nutzen für die Luftqualität wäre damit – wenn überhaupt vorhanden – marginal oder könnte gar ins Gegenteil ausschlagen. Auch die Erfordernisse des „gelindesten Mittels“ und der „Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn“ sind zu verneinen, weil durch die Einführung des WLTP-Verfahrens für die Erstzulassung jedes Neuwagens ab 2018 bereits ein gelinderes Mittel in Kraft steht und eine Stilllegung betroffener Kfz außerhalb jeglicher Zweck-Mittel-Relation liegt. Vertrauensschutz und Rechtssicherheit für die betroffenen Kfz-Eigentümer behalten daher in der Abwägung klar die Oberhand; eine Rückwirkung wäre grundrechtswidrig.<sup>21)</sup>

## C. Typgenehmigung: Keine Rechtskraftdurchbrechung nach EU-Recht

Sollte der EuGH den rechtsdogmatisch unzutreffenden SA des GA folgen, stellt sich die Frage, wie auf Grundlage eines solchen Urteils ein Wegfall von EG-Typgenehmigungen oder damit einhergehend Kfz-Zulassungen in MS zu sehen wäre. Es zeigt sich, dass ein solcher Schritt auch mit weiteren grundlegenden Prinzipien des Unionsrechts unvereinbar wäre: Würde man eine gesetzliche Pflicht zur Rücknahme eines EG-Typgenehmigungsbescheids bzw eines Zulassungsbescheids annehmen, so wäre diese aus den bereits erörterten grundrechtlichen Erwägungen abzulehnen. Besteht nach nationalem bzw nach Unionsrecht eine Ermächtigung zur Aufhebung, so wäre diese isd Kühne-Rsp<sup>22)</sup> des EuGH nicht auszuüben: Nach dieser Rsp muss nämlich die aufzuhebende Entscheidung ua in letzter Instanz ergangen sein,<sup>23)</sup> und schon dieses Kriterium trifft auf EG-Typgenehmigungen sowie Kfz-Zulassungen grds nicht zu.<sup>24)</sup>

<sup>10)</sup> Dies übersieht Rantos.

<sup>11)</sup> KOM 25. 9. 2015, Factsheet, online unter [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/memo\\_15\\_5705](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/memo_15_5705) (abgerufen am 3. 12. 2024).

<sup>12)</sup> Siehe Art 3 Z 6 der VO (EG) 692/2008; so auch die stRsp des OGH, s mwN Piska, ÖAMTC-FI 2024/3, FN 29.

<sup>13)</sup> Vgl näher Piska, ÖAMTC-FI 2024/3, Kap II.D.3.

<sup>14)</sup> Vgl dazu näher Piska, ÖAMTC-FI 2024/3, Kap II.E.

<sup>15)</sup> Vgl Streinz in Streinz (Hrsg), AEU/EUV (2018) Art 6 EUV Rz 31.

<sup>16)</sup> Vgl Jarass, Charta der Grundrechte der EU<sup>4</sup> (2021) Art 17 GRC Rz 6, 14.

<sup>17)</sup> Vgl hiezu auch Piska/Cepic, Umweltzonen als Grundrechtseingriff, RdU 5/2019, 81 (82).

<sup>18)</sup> Vgl <https://www.adac.de/news/droht-dieselautos-stilllegung/#wie-viele-fahrzeuge-waeren-betroffen> (abgerufen am 6. 1. 2024); die Zahl für Österreich beruht auf Schätzungen des ÖAMTC.

<sup>19)</sup> Vgl Holoubek/Oswald in Holoubek/Lienbacher, GRC-Kommentar<sup>2</sup> Art 51 Rz 9 (Stand 1. 4. 2019, rdb.at).

<sup>20)</sup> Siehe dazu näher auch Piska/Cepic, RdU 5/2019, 81 (85).

<sup>21)</sup> Vertiefend s Piska, ÖAMTC-FI 2024/3, Kap II.E.

<sup>22)</sup> EuGH 13. 1. 2004, C-453/00, Kühne & Heitz; s mwN Piska, ÖAMTC-FI 2024/3, Kap II.F.

<sup>23)</sup> EuGH 13. 1. 2004, C-453/00, Kühne & Heitz, Rn 28.

<sup>24)</sup> Siehe zu weiterführenden Fragen im Kontext des Effektivitäts- und Äquivalenzprinzips Piska, ÖAMTC-FI 2024/3, Kap II.F.3.

## D. Abschaltvorrichtung: Zulässigkeit des „Trade-Off“

Nach GA Rantos könne ein Konstruktionsteil, das bestimmte Parameter ermittelt und dadurch die Verbrennungsbedingungen im Motor verändert, eine unzulässige „Abschaltvorrichtung“ iSd Art 3 Z 10 VO (EG) 715/2007 darstellen, obwohl es zwar die Emissionen mehrerer schädlicher Substanzen wie Partikel oder Kohlenwasserstoffe verringert, aber die Emissionen einer einzigen schädlichen Substanz (Stickoxide) erhöht.<sup>25)</sup> Er übersieht dabei jedoch, dass sowohl der Wortlaut als auch der Zweck der Norm, der in der Erhaltung der „allgemeinen Luftqualität“ besteht,<sup>26)</sup> eine Gesamtbetrachtung verlangen. Eine Wirksamkeitsverringerung des Emissionskontrollsystems, wie sie die Legaldefinition einer Abschaltvorrichtung voraussetzt, liegt daher aufgrund der gebotenen Gesamtbetrachtung nicht vor, wenn – wie hier – im Großen und Ganzen eine Schadstoffverringerung erzielt wird.<sup>27)</sup> Aber selbst, wenn man das Vorliegen einer Abschaltvorrichtung bejahte, wäre sie ausnahmsweise zulässig, uzw nicht nur zum Schutz vor Schäden,<sup>28)</sup> sondern auch zum Schutz vor Verschleiß. Der Wortlaut der Ausnahmebestimmung erlaubt nämlich die Verwendung einer Abschaltvorrichtung, wenn diese „notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten.“<sup>29)</sup> Das Bindewort „oder“ zeigt: Es muss nicht zwingend ein Unfall drohen, eine

Beschädigung reicht aus. Ohne Abschaltvorrichtung würden in kurzer Zeit durch Verschleiß Beschädigungen des Motors eintreten, die zu massiven Beeinträchtigungen der Funktion des Motors und damit der Betriebssicherheit des Fahrzeugs führen würden.

### Schlussstrich

Die SA von GA Rantos missverstehen die wesentlichen rechtlichen Grundlagen der Abgastests nach NEFZ und missachten zentrale Grundrechte und Prinzipien wie den Vertrauensschutz. Der Versuch, die Emissionsprüfung von Euro-5- und Euro-6-Fahrzeugen auf tatsächliche Fahrbedingungen auszuweiten, bedeutet eine unzulässige Rückwirkung und ist rechtlich wie praktisch nicht haltbar. Der EuGH wäre gut beraten, die SA als das zu behandeln, was sie sind: ein rechtlicher Irrweg.

<sup>25)</sup> SA des GA, Rn 62.

<sup>26)</sup> Vgl ErwGr 6 VO 715/2007/EG, ABI L 2007/171, 1.

<sup>27)</sup> Siehe ausführlicher zur Herleitung der gebotenen Gesamtbetrachtung Piska, ÖAMTC-FI 2024/3, Kap III.B.

<sup>28)</sup> So jedoch EuGH 14. 7. 2022, C-128/20, *GSMB Invest*, Rn 53 mHa 17. 12. 2020, C-693/18, *CLCV ua*, Rn 109.

<sup>29)</sup> Art 5 Abs 2 lit a VO 715/2007/EG.

## RECHTSPRECHUNG

Bearbeitet von Edmund Primosch

# Enteignungsvergütung für unmittelbar verursachte Vermögensnachteile

ecolex 2025/77

## § 65 Abs 1 lit b und Abs 2 Tiroler StraßenG

VwGH 20. 8. 2024, Ra 2021/06/0164

Enteignung; Vergütungsanspruch; unmittelbare Vermögensnachteile; mittelbare Enteignungsfolgen; Umsatzeinbußen

**1. Nach dem klaren Wortlaut des § 65 Abs 1 lit b Tir StraßenG hat ein Enteigneter Anspruch (nur) auf unmittelbar durch die Enteignung verursachte Vermögensnachteile. Allfällige mittelbare Enteignungsfolgen, wie befürchtete Umsatzeinbußen, sind nicht von diesem Vergütungsanspruch erfasst.**

**2. Allfällige Schäden des Eigentümers durch das Enteignungsprojekt, die auch dann eingetreten wären, wenn diesem nichts enteignet worden wäre, sind nach § 65 Abs 1 lit b Tir StraßenG nicht zu ersetzen; allfälligen Umsatzeinbußen durch die Straßenverlegung, die unabhängig von der Eigentumsentziehung eintreten, kommt keine Bedeutung zu, weil es sich hierbei nicht um unmittelbar durch die Enteignung verursachte Vermögensnachteile handelt.**

### Sachverhalt:

Eine Teilfläche des im Eigentum einer Tankstellenbetreiberin stehenden Grundstücks im Ausmaß von 220 m<sup>2</sup> wurde zugunsten des Landes Tirol für ein Straßenbauvorhaben dauerhaft enteignet. Hierfür wurden eine Vergütung sowie zusätzlich Wiederbeschaffungs-

kosten zugesprochen. Die Grundeigentümerin begehrte jedoch, über den Bodenwert der enteigneten Fläche hinaus auch den zu erwartenden Umsatzentfall ersetzt zu erhalten, weil die Tankstelle künftig nicht mehr am Hauptverkehrsfluss der L-Straße liege, sondern wegen der projektierten Straßenverlegung an eine andere Straße angeschlossen werde.

### Anmerkung:

Enteignete und Nebenberechtigte haben nach § 65 Abs 1 Tir StraßenG gegen den Enteigneter Anspruch auf Vergütung für den durch die Enteignung bewirkten Rechtsverlust oder für die durch die Enteignung bewirkte Rechtseinschränkung (lit a) und für alle anderen unmittelbar durch die Enteignung verursachten Vermögensnachteile (lit b). Solche Vermögensnachteile sind insb Aufwendungen, die durch die Räumung des von der Enteignung betroffenen Gegenstands erwachsen, Wertminderungen von Grundstücksresten wegen einer Beeinträchtigung ihrer zweckmäßigen Nutzbarkeit infolge der Teilenteignung sowie grds Aufwendungen für die Beschaffung einer gleichwertigen Wohnmöglichkeit (§ 65 Abs 2 leg cit).

Vorliegendem Zurückweisungsbeschluss zufolge ist aufgrund des klaren Gesetzeswortlauts – der keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung iSd Art 133 Abs 4 B-VG aufwirft – ein Vergütungsanspruch für den Fall ausgeschlossen, dass eine Tankstelle