



Fachbereich EU 6

Die Pflicht zur Abgabe von Altfahrzeugen nach der geplanten Altfahrzeugverordnung
Grundrechtskonformität und weitere Einzelfragen

Die Pflicht zur Abgabe von Altfahrzeugen nach der geplanten Altfahrzeugverordnung
Grundrechtskonformität und weitere Einzelfragen

Aktenzeichen: EU 6 - 3000 - 057/26
Abschluss der Arbeit: 22. Mai 2026 (zugleich letzter Abruf)
Fachbereich: EU 6: Europa- und Völkerrecht, Auswärtiges und Sicherheit

Die Arbeiten des Fachbereichs Europa- und Völkerrecht, Auswärtiges und Sicherheit 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 des Fachbereichs 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 unterliegen, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab der Fachbereichsleitung anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Kontext: Die geplante Altfahrzeugverordnung	4
2.1.	Genese	4
2.2.	Altfahrzeug (Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 VO-Entwurf)	5
2.3.	Abgabepflicht (Art. 24 Abs. 1 S. 1 VO-Entwurf)	6
3.	Vereinbarkeit von Art. 24 VO-Entwurf mit Art. 17 GRCh	7
3.1.	Anwendbarkeit	7
3.2.	Schutzbereich	7
3.3.	Eingriff	8
3.3.1.	Eigentumsentziehung	8
3.3.2.	Nutzungsregelung	9
3.3.3.	Sonderfall: Vernichtung von Sacheigentum	9
3.3.4.	Sonderfall: Abgabe an Verwertungsanlage	10
3.4.	Rechtfertigung	10
3.4.1.	Gesetzesvorbehalt	10
3.4.2.	Legitimes Ziel und Verhältnismäßigkeit	11
3.4.3.	Entschädigung	11
3.5.	Zwischenergebnis	12
4.	Delegierte Rechtsetzung durch die Kommission	13
4.1.	Konzept der delegierten Rechtsetzung	13
4.2.	Ermächtigung (Art. 37a Abs. 3 VO-Entwurf)	14
4.3.	Vereinbarkeit mit dem Primärrecht (Art. 290 AEUV)	15
5.	Grundrechtsbindung des deutschen Vertreters im Rat	15

1. Einleitung

Im Juli 2023 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag¹ für eine Verordnung über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen vorgelegt (im Folgenden: **Altfahrzeugverordnung**). Der Vorschlag wurde seit September 2025 im Trilog zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission verhandelt. Seit Dezember 2025 liegt ein Kompromisstext (im Folgenden: **VO-Entwurf**)² vor, der dieser Arbeit zugrunde liegt.

Art. 24 VO-Entwurf enthält eine **Pflicht zur Übergabe von Altfahrzeugen** (*end-of-life vehicle*) an zugelassene Verwertungsanlagen oder Sammelstellen. Mit Blick auf diese Vorschrift wurde der Fachbereich EU 6 um die Beantwortung verschiedener unionsrechtlicher Fragestellungen er- sucht.

Die vorliegende Arbeit erläutert zunächst die Genese des VO-Entwurfs, die darin enthaltene Definition eines Altfahrzeugs sowie die Pflicht zur Abgabe von Altfahrzeugen (dazu Ziff. 2.). Sodann wird geprüft, ob die Verpflichtung der Eigentümer zur Abgabe von Altfahrzeugen mit dem Grundrecht auf Eigentum aus Art. 17 Grundrechtecharta (GRCh) vereinbar ist (dazu Ziff. 3.). Ferner befasst sich die Arbeit mit der Reichweite der Delegation von Rechtsetzungsbefugnis auf die Europäische Kommission bezüglich der Kriterien zur Bestimmung eines Altfahrzeugs (dazu Ziff. 4.). Schließlich wird betrachtet, in welchem Umfang der deutsche Vertreter im Rat an die deutschen Grundrechte gebunden ist (dazu Ziff. 5.).

2. Kontext: Die geplante Altfahrzeugverordnung

2.1. Genese

Die Sammlung und Verwertung von Altfahrzeugen wird bislang durch die Richtlinie 2000/53/EG (**Altfahrzeugrichtlinie**)³ geregelt. Diese enthält Vorgaben zur Abfallvermeidung, zur ordnungsgemäßen Sammlung und Behandlung von Altfahrzeugen sowie zur Wiederverwendung und Verwertung von Fahrzeugkomponenten.⁴ Insbesondere enthält sie in Art. 5 Abs. 2 bereits eine Rege-

1 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG vom 14. Juli 2023, [KOM\(2023\)451 endg.](#)

2 Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) 2018/858 and 2019/1020 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC vom 25. Februar 2026, [6759/26, 2023/0284 \(COD\)](#).

3 Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge, ABl. L 269 vom 21. Oktober 2000, S. 34 ([konsolidierte Fassung](#) vom 30. März 2023).

4 EPRS, Circular economy requirements for vehicle design and management of end-of-life vehicles, [Briefing](#), Juli 2025, S. 3 f.

lung, der zufolge die Mitgliedstaaten sicherstellen sollen, dass sämtliche Altfahrzeuge den zugelassenen Verwertungsanlagen zugeleitet werden. Allerdings hat diese Vorschrift ausweislich ErwG 48 des VO-Entwurfs bislang nur unzureichende Wirkung entfaltet.⁵

Nach einem breit angelegten **Evaluationsprozess** (vgl. Artikel 10a der Altfahrzeugrichtlinie) zeigte sich deutlicher Handlungsbedarf, um den Übergang der Automobilbranche zu einer Kreislaufwirtschaft zu fördern. Nunmehr verfolgt die Kommission das Ziel, die Kreislauffähigkeit von Fahrzeugen zu verbessern, den Einsatz von Recyclingmaterialien zu erhöhen, die Wiederverwendung und Verwertung von Materialien aus Altfahrzeugen zu stärken sowie den Anwendungsbereich der Vorschriften auf weitere Fahrzeugarten auszuweiten.⁶

Am 13. Juli 2023 hat die Europäische Kommission ihren o. g. **Vorschlag** für eine Altfahrzeugverordnung veröffentlicht. Das Gesetzgebungsverfahren befindet sich derzeit im Trilog zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission. Im Rahmen der Verhandlungen einigte man sich am 12. Dezember 2025 auf einen **Kompromisstext** (vorläufige Einigung). Wenn das Europäische Parlament und der Rat den Verordnungstext förmlich annehmen, wird die Verordnung 20 Tage nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Kommission in Kraft treten (Art. 57 Abs. 1 VO-Entwurf).

2.2. Altfahrzeug (Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 VO-Entwurf)

Ein Kernelement des VO-Entwurfs ist die Begriffsbestimmung von Altfahrzeugen nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 VO-Entwurf. Die Definition und die damit verbundene Abgrenzung zwischen Alt- und Gebrauchtfahrzeugen ist eine wichtige Schaltstelle für weitere Pflichten nach der Altfahrzeugverordnung (ErwG 68), namentlich die Abgabepflicht aus Art. 24 VO-Entwurf.

Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 VO-Entwurf ist **Altfahrzeug** jedes Fahrzeug, das Abfall im Sinne des Art. 3 Nr. 1 der Richtlinie 2008/98/EG (Abfallrahmenrichtlinie)⁷ ist oder das gemäß Anhang I als Abfall einzustufen ist. Damit ergeben sich drei Szenarien, die zur Einstufung als Altfahrzeug führen können:

- Abfall i. S. v. Art. 3 Nr. 1 der **Abfallrahmenrichtlinie** ist jeder Stoff oder Gegenstand, dessen sich sein Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss.
- Anhang I des VO-Entwurfs enthält Kriterien zur Feststellung, ob ein Fahrzeug ein Altfahrzeug ist. Er sieht ein zweistufiges Prüfverfahren vor: Nach **Teil A** gilt ein Fahrzeug als Altfahrzeug, wenn es **irreparabel** ist. Das ist der Fall, wenn es so stark beschädigt ist, dass

5 Siehe hierzu auch Commission Staff Working Document, Impact Assessment Report Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) 2018/858 and 2019/1020 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC, [SWD/2023/256 final](#), Ziff. 2.2.

6 EPRS, Circularity requirements for vehicle design and management of end-of-life vehicles, [Briefing](#), Juli 2025, S. 5 ff.

7 Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien, ABl. L 312/3 vom 22. November 2008 ([konsolidierte Fassung](#) vom 16. Oktober 2025).

zentrale Sicherheits- oder Strukturteile nicht mehr repariert oder ersetzt werden können, etwa nach Brand-, Wasser- oder schweren Unfallschäden. Auch zerlegte Fahrzeuge, an autorisierte Verwertungsstellen abgegebene Fahrzeuge oder von Versicherungen als technischer Totalschaden eingestufte Fahrzeuge fallen darunter.

- Wenn die Kriterien von Teil A nicht erfüllt sind, kommen die indiziellen Kriterien in **Teil B** zum Tragen. Dazu zählen etwa ein verlassenes oder nicht identifizierbares Fahrzeug, hohe Reparaturkosten im Vergleich zum Fahrzeugwert, Schäden durch Wasser oder austretende Betriebsstoffe sowie unsachgemäße Lagerung, Demontage oder sicherheitsrelevante Veränderungen am Fahrzeug. Wenn eines oder mehrere dieser Kriterien zutreffen, ist eine **technische Begutachtung** erforderlich, um die notwendigen Reparaturen zur Wiederherstellung der Verkehrstauglichkeit zu bestimmen. Auf Basis dieser Bewertung entscheidet der Fahrzeugeigner, ob das Fahrzeug verwertet werden soll. Wird innerhalb von fünf Jahren nach der Begutachtung keine Verkehrstauglichkeitsbescheinigung erlangt, gilt das Fahrzeug als Altfahrzeug; die Begutachtung dient in diesem Zeitraum als Nachweis der Nicht-Einstufung als Altfahrzeug.

2.3. Abgabepflicht (Art. 24 Abs. 1 S. 1 VO-Entwurf)

Ist ein Fahrzeug nach den vorgenannten Kriterien als Altfahrzeug einzustufen, trifft den Fahrzeugeigner nach Art. 24 VO-Entwurf die Pflicht zur Abgabe des Altfahrzeugs nach Art. 24 VO-Entwurf. Die Vorschrift lautet wie folgt:

“1. The vehicle owner, and any economic operator acting on behalf of the vehicle owner, of a vehicle that becomes an end-of-life vehicle shall **deliver it to an authorised treatment facility or to a collection point** without undue delay. This obligation does not apply to motor caravans, as referred to in point 5.1 of part A of Annex I to Regulation 2018/858, that become end of life vehicles as long as they are used for housing purposes. All end-of-life vehicles for which no owner can be identified shall be delivered for treatment to authorised treatment facilities.

2. Delivery of an end-of-life vehicle to an authorised treatment facility or a collection point shall be **free of charge** for the last owner of a vehicle unless the end-of-life vehicle lacks any of the essential vehicle parts or components or contains waste which has been added to the end-of-life vehicle.”

Der VO-Entwurf sieht also eine **Pflicht zur Abgabe von Altfahrzeugen** an zugelassene Verwertungsanlagen oder Sammelstellen vor. Fahrzeugeigner sollen verpflichtet werden, ihr Fahrzeug an die genannten Stellen zu übergeben, wenn es als Altfahrzeug einzustufen ist. Nach Abs. 2 soll dies für die Fahrzeugeigner grundsätzlich kostenlos erfolgen (vgl. auch ErwG 49 und 69).

Adressat der Abgabepflicht ist der **Fahrzeugeigner**.⁸ Dabei handelt es sich nach Art. 3 Nr. 26 VO-Entwurf um jede natürliche oder juristische Person, die Eigentümerin eines Fahrzeugs ist oder

⁸ Der Begriff entstammt der deutschen Fassung des KOM-Vorschlags vom 14. Juli 2023, [KOM\(2023\)451 endg.](#) Für den aktuellen Kompromisstext liegt noch keine deutschsprachige Fassung vor.

die Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs innehat. Sofern diese Personen nicht festgestellt werden können, gilt die Person als Fahrzeugeigner, die das Fahrzeug innehat.

3. Vereinbarkeit von Art. 24 VO-Entwurf mit Art. 17 GRCh

Nachfolgend wird geprüft, ob die in Art. 24 VO-Entwurf normierte Pflicht zur Abgabe von Altfahrzeugen mit dem Eigentumsgrundrecht aus Art. 17 GRCh vereinbar ist.

3.1. Anwendbarkeit

Gemäß Art. 51 Abs. 1 GRCh sind alle „Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips“ an die Unionsgrundrechte gebunden. Insofern muss die Pflicht zur Altfahrzeugentsorgung an den in der GRCh normierten Unionsgrundrechten gemessen werden. Die Grundrechte des deutschen Grundgesetzes (GG) sind dagegen im Ergebnis nicht einschlägig. Zur Frage der Vereinbarkeit von EU-Rechtsakten mit den Grundrechten des GG hat das Bundesverfassungsgericht wiederholt festgestellt:

„Bei der Anwendung unionsrechtlich **vollständig vereinheitlichter Regelungen** sind nach dem Grundsatz des Anwendungsvorrangs des Unionsrechts in aller Regel nicht die Grundrechte des Grundgesetzes, sondern allein die Unionsgrundrechte maßgeblich. Der Anwendungsvorrang steht unter anderem unter dem Vorbehalt, dass der Schutz des jeweiligen Grundrechts durch die stattdessen zur Anwendung kommenden Grundrechte der Union hinreichend wirksam ist.“⁹

Bei dem hier gegenständlichen VO-Entwurf handelt es sich um eine **unionsrechtlich vollständig vereinheitlichte Regelung**, die unmittelbar anwendbar ist und den Mitgliedstaaten keinen substantiellen Umsetzungsspielraum belässt. Auch für die Kontrollvorbehalte des BVerfG (Ultra-vires- und Identitätskontrolle) bestehen keine Anhaltspunkte. Prüfungsmaßstab ist somit allein die GRCh.

3.2. Schutzbereich

Der Schutzbereich des Art. 17 GRCh ist weit zu verstehen. Er umfasst nicht nur das klassische Sacheigentum, sondern **alle vermögenswerten Rechte**, die dem Inhaber eine rechtlich gesicherte und eigenständige Nutzung ermöglichen.¹⁰ Der Eigentumsbegriff ist unionsrechtlich-autonom zu bestimmen.¹¹ Geschützt sind private Rechtspositionen mit Ausschließlichkeitscharakter, insbesondere Sachen, Forderungen, Gesellschaftsanteile, dingliche Rechte sowie geistiges Eigentum. Erforderlich ist dabei eine bestehende, gesicherte Rechtsposition.

9 BVerfG, Beschluss vom 6. November 2019 – 1 BvR 276/17 (Recht auf Vergessen II); Beschluss vom 29. September 2025 - 2 BvR 934/19, RN. 145 ff (Egenberger); vgl. auch Wissenschaftliche Dienste, Beschlüsse des Bundesverfassungsgerichts zur Anwendung der Unionsgrundrechte, [Aktueller Begriff](#) vom 13. Januar 2020.

10 Vgl. *Jarass*, in: *Jarass, Charta der Grundrechte der EU*, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 6.

11 Vgl. *Wollenschläger*, in: von der Groeben/Schwarze/Hatje/Terhechte, *Europäisches Unionsrecht*, 8. Aufl. 2025, Art. 17 GRCh, Rn. 10.

Der Schutzbereich umfasst nicht nur den Bestand, sondern auch die Verwendungsfreiheit des Eigentums. Geschützt werden der Besitz, die Nutzung und die Verfügungsfreiheit. Dies beinhaltet neben der tatsächlichen Sachherrschaft eine vielfältige Nutzungsmöglichkeit, ebenso wie die rechtliche Verfügungsbefugnis.¹² Nicht umfasst sind das Vermögen als solches sowie die wirtschaftliche Betätigung.¹³

Nach diesen Maßstäben fallen Privatfahrzeuge – auch Altfahrzeuge – in den Schutzbereich des Art. 17 GRCh.¹⁴ Als bewegliche Sache stellen sie klassische Eigentumsobjekte dar und begründen eine vermögenswerte, dem Fahrzeugeigner ausschließlich zugeordnete Rechtsposition.

3.3. Eingriff

Der Wortlaut von Art. 17 Abs. 1 GRCh unterscheidet zwei mögliche Eingriffsformen: die **Eigentumsentziehung** (Satz 2) und die **Nutzungsregelung** (Satz 3). Die Abgrenzung zwischen beiden birgt erhebliche Schwierigkeiten und ist in der Rechtsprechung noch nicht abschließend geklärt. Insbesondere gibt es bislang noch kaum ergiebige Rechtsprechung des EuGH zur Eigentumsentziehung. Soweit ersichtlich, hat der EuGH noch keine Maßnahme als Eigentumsentziehung eingestuft.¹⁵

3.3.1. Eigentumsentziehung

Die Eigentumsentziehung (auch: Enteignung) nach Art. 17 Abs. 1 S. 2 GRCh stellt den schärferen Eingriff dar. Sie setzt den **dauerhaften Verlust der Eigentümerstellung** voraus. Innerhalb der Eigentumsentziehung wird zwischen der formellen und der de-facto-Enteignung unterschieden.

- Durch die **formelle Enteignung** (auch: formale Enteignung) verliert der Eigentümer seine rechtliche Eigentumsposition, etwa bei dem zwangsweisen Übergang des Eigentums auf den Staat oder einen Dritten.¹⁶ Eine solche Enteignung kann entweder durch ein Gesetz

12 Vgl. *Kühling*, in: Pechstein/Nowak/Häde, Frankfurter Kommentar EUV/GRC/AEUV, 2. Aufl. 2023, Art. 17 GRCh, Rn. 21.

13 Vgl. *Wollenschläger*, in: von der Groeben/Schwarze/Hatje/Terhechte, Europäisches Unionsrecht, 8. Aufl. 2025, Art. 17 GRCh, Rn. 13, 16.

14 Zur Eigentumsfähigkeit von Abfall im Rahmen der deutschen Rechtsordnung vgl. BVerfG, Beschluss vom 5. August 2020 – 2 BvR 1985/19, 2 BvR 1986/19 (Containern); Zur Abgabepflicht von Abfallerzeugern- bzw. -besitzern vgl. BVerfG, Beschluss vom 28. August 2014 – 2 BvR 2639/09 (Altpapier-Überlassungspflicht).

15 *Calliess*, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 6. Aufl. 2022, GRCh, Art. 17, Rn. 15 f.; *Bernsdorff*, in: Meyer/Hölscheidt, 6. Aufl. 2024, GRCh, Art. 17, Rn. 19.

16 Die GRCh stellt demnach geringere Anforderungen an eine Enteignung als das GG. Nach der Rechtsprechung des BVerfG reicht ein bloßer Entzug von Eigentum nicht aus. Zusätzlich muss der Staat sich das Gut verschaffen, es muss ein konkretes Vorhaben geben und die Maßnahme muss der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe dienen. Im Unionsrecht kommt es dagegen nur darauf an, dass Eigentum entzogen wird. Es spielt auch keine Rolle, ob das Eigentum auf den Staat oder Dritte übergeht oder erlischt und damit Dritten zugutekommt, so *Kühling*, in: Pechstein/Nowak/Häde, Frankfurter Kommentar EUV/GRC/AEUV, 2. Aufl. 2023, Art. 17 GRCh, Rn. 24; vgl. EuGH, Urteil v. 21. Mai 2019, Rs. C-235/17, Kommission/Ungarn, Rn. 84 f.

oder aufgrund eines Gesetzes durch einen behördlichen Verwaltungsakt erfolgen. Insofern wird zwischen der Legalenteignung und der Administrativenteignung unterschieden.

- Daneben sind auch sog. **de-facto-Enteignungen** (auch: faktische Enteignung) erfasst. Von einer de-facto-Enteignung spricht man, wenn der Eigentümer zwar rechtlich Eigentümer bleibt, sein Eigentum aber praktisch nicht mehr sinnvoll nutzen oder darüber verfügen kann. Ein formeller Eigentumsübergang findet dabei nicht statt. Durch staatliche Maßnahmen wird die Nutzung jedoch so stark eingeschränkt, dass die Auswirkungen bei wirtschaftlicher Betrachtung einer formalen Enteignung gleichkommen.¹⁷

3.3.2. Nutzungsregelung

Eine Nutzungsregelung i. S. v. Art. 17 Abs. 1 S. 3 GRCh liegt vor, wenn das Eigentum nicht entzogen wird, sondern die Nutzungs- oder Verfügungsmöglichkeit des Eigentums **zeitlich, räumlich oder sachlich beschränkt** wird.¹⁸

3.3.3. Sonderfall: Vernichtung von Sacheigentum

Ob auch in einer hoheitlich angeordneten **Vernichtung von Sacheigentum** eine Eigentumsentziehung anzusehen ist, ist umstritten.¹⁹ Zu dieser Konstellation hat sich der EuGH in der Rechtssache *Booker Aquaculture*²⁰ geäußert: In dem konkreten Fall war ein Fischzüchter wegen einer Seuche zur Vernichtung seines gesamten Tierbestandes verpflichtet worden.

Der EuGH kam zu dem Schluss, dass eine Richtlinie und nationale Umsetzungsmaßnahmen, die keine Entschädigung für die Eigentümer infizierter und deshalb nach dem Gemeinschaftsrecht zwangsweise getöteter Fische vorsehen, das Recht auf Eigentum nicht verletzen, wenn sie dem Gemeinwohl dienenden Zielen der Gemeinschaft entsprechen und keinen unverhältnismäßigen, nicht tragbaren Eingriff darstellen.²¹ Dies wird überwiegend so verstanden, dass die Vernichtung von Sacheigentum **keine Eigentumsentziehung** mit Übertragung auf einen anderen Rechtsträger (sondern eine bloße Nutzungsregelung) darstelle und mithin ohne Entschädigung möglich sei.²² Stimmen im Schrifttum deuten das Urteil teils so, dass das Eigentum an den Fischen angesichts

17 Vgl. *Jarass* in: Jarass, Charta der Grundrechte der EU, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 17 f.

18 Vgl. *Jarass* in: Jarass, Charta der Grundrechte der EU, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 19 f.

19 Dafür *Kühling*, in: Pechstein/Nowak/Häde, Frankfurter Kommentar EUV/GRC/AEU, 2. Aufl. 2023, Art. 17 GRCh, Rn. 26; dagegen *Calliess*, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEU, 6. Aufl. 2022, EU-GRCh, Art. 17, Rn. 17 f., *Wollenschläger* in: von der Groeben/Schwarze/Hatje/Terhechte, Europäisches Unionsrecht, 8. Aufl. 2025, Art. 17 GRCh, Rn. 26.

20 EuGH, Urteil v. 10. Juli 2003, verb. Rs. C-20/00 und C-64/00, *Booker Aquaculture*. Diese Entscheidung wurde vor Inkrafttreten der GRCh im Jahr 2009 erlassen und kann insofern nur indiziell zur Auslegung derselben herangezogen werden.

21 EuGH, Urteil vom 10. Juli 2003, verb. Rs. C-20/00 und C-64/00, *Booker Aquaculture*, Rn. 79 ff.

22 *Calliess*, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEU, 6. Aufl. 2022, GRCh, Art. 17, Rn. 17; a. A. *Kühling*, der von einer faktischen Enteignung des Sacheigentums ausgeht, s. *Kühling*, in: Pechstein/Nowak/Häde, Frankfurter Kommentar EUV/GRC/AEU, 2. Aufl. 2023, Art. 17 GRCh, Rn. 26.

der bereits eingetretenen Seuche als wirtschaftlich wertlos zu betrachten sei. Folglich liege kein Eigentumswert mehr vor, der „entzogen“ werden könnte.²³

3.3.4. Sonderfall: Abgabe an Verwertungsanlage

Die Abgabepflicht von Altfahrzeugen weist zugleich Parallelen und Unterschiede zur soeben geschilderten Konstellation der Vernichtung von Sacheigentum auf: Art. 24 Abs. 1 Satz 1 VO-Entwurf sieht vor, dass Fahrzeugeigner ein Fahrzeug, das als Altfahrzeug einzustufen ist, an eine zugelassene Verwertungsanlage oder Sammelstelle übergeben müssen. Die Vorschrift verpflichtet die Fahrzeugeigner aber nicht unmittelbar zur Vernichtung ihrer Fahrzeuge, sondern lediglich zur „Übergabe“ (*deliver*) an eine Verwertungsanlage. Die Verwertungsanlage ist wiederum verpflichtet, die Fahrzeuge weiterzuverarbeiten, also zu lagern, zerlegen, recyceln, behandeln und schließlich zu schreddern (Art. 27 ff. VO-Entwurf). Ob mit der in dem VO-Entwurf vorgesehenen „Übergabe“ auch eine Eigentumsübertragung verbunden ist oder im Wege einer Gesamtbetrachtung von einer Vernichtung i. S. d. oben genannten Rechtsprechung auszugehen ist, kann hier nicht beurteilt werden.

Vor diesem Hintergrund ist offen, ob die Pflicht zur Abgabe von Altfahrzeugen als (faktische) Eigentumsentziehung oder als bloße Nutzungsregelung einzustufen ist. Für eine bloße Nutzungsregelung könnte sprechen, dass Altfahrzeuge per definitionem schon vor der Übergabe an eine Verwertungsstelle wirtschaftlich wertlos sein müssen gemäß den Kriterien in Anhang I des VO-Entwurfs. Eine abschließende Beurteilung obliegt dem EuGH.

3.4. Rechtfertigung

Auf Rechtfertigungsebene lassen sich aus Art. 17 Abs. 1 S. 2 GRCh und Art. 52 Abs. 1 GRCh die folgenden Rechtfertigungsvoraussetzungen entnehmen:

3.4.1. Gesetzesvorbehalt

Gemäß Art. 17 Abs. 1 GRCh und Art. 52 Abs. 1 S. 1 GRCh bedarf jede Einschränkung von Art. 17 GRCh einer gesetzlichen Grundlage, die hinreichend bestimmt und vorhersehbar sein muss.²⁴ Als gesetzliche Grundlage kommen dabei die in Art. 288 AEUV genannten Rechtsakte in Betracht.²⁵ Vorliegend wird die Abgabepflicht durch eine Verordnung i. S. d. Art. 288 Abs. 1 AEUV geregelt, sodass der Gesetzesvorbehalt gewahrt ist.

23 Vgl. Kühling, in: Pechstein/Nowak/Häde, Frankfurter Kommentar EUV/GRC/AEUV, 2. Aufl. 2023, Art. 17 GRCh, Rn. 26.

24 Jarass in: Jarass, Charta der Grundrechte der EU, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 26.

25 Calliess, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 6. Aufl. 2022, GRCh, Art. 17, Rn. 24.

3.4.2. Legitimes Ziel und Verhältnismäßigkeit

Im zweiten Schritt ist zu prüfen, ob der Eingriff einem legitimen Ziel dient, d. h. im öffentlichen Interesse liegt bzw. dem Wohl der Allgemeinheit dient.²⁶ Darüber hinaus muss die Maßnahme verhältnismäßig, also mit Blick auf das angestrebte Ziel geeignet und erforderlich sein sowie nicht außer Verhältnis zum erstrebten Ziel stehen. Bei der Auswahl des angestrebten Ziels und der Gewichtung der betroffenen Rechtsgüter kommt dem Unionsgesetzgeber ein erheblicher **Einschätzungsspielraum** zu.²⁷

Die Pflicht zur Abgabe von Fahrzeugen an eine Verwertungsanlage verfolgt das Ziel, eine ordnungsgemäße Entsorgung und Wiederverwertung von Bauteilen zu gewährleisten. Dies soll den Umbau der KFZ-Branche hin zu einer Kreislaufwirtschaft fördern und somit mittelbar dem Umweltschutz dienen. Dabei handelt es sich um ein öffentliches Interesse.

Diesem gewichtigen Allgemeingut steht eine Beeinträchtigung der Fahrzeugeigner gegenüber. Zu beachten ist hierbei insbesondere, dass diejenigen Fahrzeuge, die nach dem VO-Entwurf als Altfahrzeug einzustufen sind, nach den Kriterien von Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Anhang I des VO-Entwurfs keinen bzw. nur einen geringen wirtschaftlichen Wert haben. Der potenziell symbolische Wert des Altfahrzeugs bzw. das daraus folgende subjektive Affektionsinteresse dürfte kein „vermögenswerter“ Anknüpfungspunkt im Sinne des Eigentumsgrundrechts sein.²⁸ Schließlich enthält der VO-Entwurf an mehreren Stellen Übergangsfristen, bspw. in Art. 2 Nr. 1 VO-Entwurf, die es den betroffenen Fahrzeugeignern ermöglichen, sich auf die neuen Pflichten einzustellen.²⁹ Vorbehaltlich der abschließenden Ausgestaltung im Gesetzgebungsverfahren sprechen die vorstehenden Gründe für eine Verhältnismäßigkeit der Abgabepflicht aus Art. 24 VO-Entwurf.

3.4.3. Entschädigung

Ob die Pflicht zur Abgabe von Altfahrzeugen entschädigungspflichtig ist, hängt davon ab, unter welcher Eingriffsform die Maßnahme zu subsumieren ist (s.o. Ziff. 3.3.).

Gemäß Art. 17 Abs. 1 S. 2 ist eine Entschädigung jedenfalls bei **formellen Enteignungen** Rechtfertigungsvoraussetzung. Die Entschädigung muss rechtzeitig und angemessen erfolgen. Damit sind

26 *Jarass*, in: *Jarass, Charta der Grundrechte der EU*, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 28.

27 *Jarass*, in: *Jarass, Charta der Grundrechte der EU*, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 28.

28 Zur Berücksichtigung des Affektionsinteresses im Kontext der Verhältnismäßigkeitsprüfung eigentumsrechtlicher Beschränkungen in der deutschen Rechtsordnung vgl. BVerfG, Beschluss vom 2. März 1999 – 1 BvL 7/91 (Denkmalschutz); Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 28. Juli 2016 – BVerwG 4 B 12.16. Der EuGH orientiert sich bei der Auslegung von Art. 17 GRCh weitgehend an der Rechtsprechung des EGMR zu Art. 1 Prot. Nr. 1 EMRK, die an marktgängigen Vermögenswerten anknüpft. Eine EuGH-Entscheidung, die den ideellen oder symbolischen Wert eines Gegenstands als von Art. 17 GRCh erfasst behandelt, ist nicht ersichtlich.

29 Zu den Auswirkungen von Übergangsfristen auf die Eingriffsintensität vgl. für die deutsche Rechtsordnung BVerfG, Beschluss vom 15. Juli 1981 – 1 BvL 77/78 (Nassauskiesung); Beschluss vom 2. März 1999 – 1 BvL 7/91 (Denkmalschutz); Urteil vom 6. Dezember 2016 – 1 BvR 2821/11 u. a. (Atomausstieg).

Eigentumsentziehungen in Form von formellen Enteignungen schon beim Fehlen einer Entschädigungsregelung unverhältnismäßig und damit rechtswidrig.³⁰ Ob die Entschädigung einer Junktimklausel bedarf oder auch selbstständig geregelt sein kann, ist bisher ungeklärt.³¹

Offen ist ferner, ob die Entschädigungspflicht auch für **de-facto-Enteignungen** gilt.³² Dagegen spricht die Tatsache, dass die de-facto-Enteignung in der Systematik des Art. 17 GRCh nicht vorgesehen ist und überdies von der nicht entschädigungspflichtigen Nutzungsregelung (Art. 17 Abs. 1 S. 3 GRCh) abzugrenzen ist. Dafür spricht, dass die Belastung durch eine de-facto-Enteignung unter Umständen einer formellen Enteignung gleichkommen kann. Insofern wird die Frage aufgeworfen, ob die Entschädigungspflicht entsprechend anzuwenden ist.³³

Sofern eine Entschädigung erforderlich ist, muss diese gemäß Art. 17 Abs. 1 S. 2 GRCh rechtzeitig und angemessen sein. Das Erfordernis der **Rechtzeitigkeit** verlangt dabei eine unverzügliche und wirksame Entschädigung.³⁴ Die **Höhe** einer „angemessenen“ Entschädigung richtet sich grundsätzlich nach dem Verkehrswert zum Zeitpunkt der Entziehung, wobei die konkrete Höhe von den Umständen des Einzelfalls abhängt.³⁵

3.5. Zwischenergebnis

Nach dem Vorstehenden ist festzuhalten, dass die Abgabepflicht einen rechtfertigungsbedürftigen und rechtfertigungsfähigen **Eingriff in das Eigentumsgrundrecht** aus Art. 17 GRCh darstellt. Angesichts der Wertbeurteilung von Altfahrzeugen i. S. d. Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. Anhang I des VO-Entwurfs könnten bereits Zweifel an dem Vorliegen einer Eigentumsentziehung i. S. v. Art. 17 Abs. 1 S. 1 GRCh bestehen. Nähme man eine solche und – auch bei faktischen Eigentumsentziehungen – eine Entschädigungspflicht an, wäre die konkrete Entschädigung jeweils an dem wirtschaftlichen Wert zum Zeitpunkt des Eigentumsverlustes zu orientieren, der sich bei Altfahrzeugen primär auf den Materialwert beschränken dürfte.³⁶ Eine abschließende Bewertung der aufgeworfenen Rechtsfragen obliegt dem EuGH.

30 Calliess, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 6. Aufl. 2022, GRCh, Art. 17, Rn. 26.

31 Bernsdorff, in: Meyer/Hölscheidt, 6. Aufl. 2024, GRCh, Art. 17, Rn. 19.

32 Bernsdorff, in: Meyer/Hölscheidt, 6. Aufl. 2024, GRCh, Art. 17, Rn. 19.

33 Calliess, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 6. Aufl. 2022, GRCh, Art. 17, Rn. 32; Jarass, in: Jarass, Charta der Grundrechte der EU, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 41 mit Verweis auf EuGH, Urteil v. 9. Juni 2016, Rs. C-78/16, Pesce, Rn. 84 f. und der Feststellung, dass sich ein Entschädigungsanspruch unmittelbar aus Art. 17 GRCh ergeben kann, so dass die Gültigkeit eines Sekundärrechtsakts davon unberührt bleibt, wenn dieser selbst keine Entschädigungsregelung enthält.

34 Jarass, in: Jarass, Charta der Grundrechte der EU, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 30.

35 Jarass in: Jarass, Charta der Grundrechte der EU, 4. Aufl. 2021, Art. 17, Rn. 29.

36 Vgl. Kühling, in: Pechstein/Nowak/Häde, Frankfurter Kommentar EUV/GRC/AEUV, 2. Aufl. 2023, Art. 17 GRCh, Rn. 26.

4. Delegierte Rechtsetzung durch die Kommission

An einigen Stellen ermächtigt der VO-Entwurf die Kommission dazu, sog. delegierte Rechtsakte zu erlassen und damit den Regelungsgehalt der Verordnung anzupassen bzw. zu konkretisieren.³⁷ Der folgende Abschnitt erläutert zunächst das Konzept der delegierten Rechtsetzung und die Vorgaben des Primärrechts (dazu Ziff. 4.1.). Sodann werden Art und Umfang der delegierten Rechtsetzungsbefugnis mit Blick auf die Definition von Altfahrzeugen untersucht (dazu Ziff. 4.2 - 4.4).

4.1. Konzept der delegierten Rechtsetzung

Das Konzept der delegierten Rechtsetzung ist in Art. 290 AEUV verankert. **Delegierte Rechtsakte** sind Rechtsakte der Europäischen Kommission, die auf Grundlage einer ausdrücklichen Ermächtigung durch den Unionsgesetzgeber erlassen werden können, um nicht wesentliche Elemente eines bestehenden Basisrechtsakts zu ergänzen, zu ändern oder an neue Entwicklungen anzupassen (Art. 290 Abs. 1 AEUV).³⁸ Dieses sogenannte **Tertiärrecht** dient der Entlastung des Gesetzgebungsprozesses, indem technische Detailregelungen sowie deren flexible und zeitnahe Anpassung an veränderte Umstände aus dem eigentlichen Gesetzgebungsverfahren ausgegliedert werden.³⁹ Dadurch kann sich der Unionsgesetzgeber auf politische Kernfragen und wesentliche Regelungsinhalte konzentrieren und gleichzeitig flexible Anpassungen im Nachhinein ermöglichen.⁴⁰

Art und Umfang der übertragenen Befugnisse müssen im jeweiligen Basisrechtsakt ausdrücklich festgelegt werden. Nach Art. 290 Abs. 1 UAbs. 2 AEUV sind **insbesondere Ziel, Inhalt, Geltungsbereich und Dauer** der Befugnisübertragung zu bestimmen.⁴¹ Zudem müssen **Kontrollmechanismen** zugunsten des Europäischen Parlaments und des Rates vorgesehen werden. Diese können insbesondere in einem Widerrufsrecht oder einem Einspruchsrecht gegen delegierte Rechtsakte bestehen (Art. 290 Abs. 2 AEUV).⁴²

37 Derartige Ermächtigungen finden sich bspw. in den Artikeln 5 Abs. 4, Art. 6 Abs. 2, 3 und 4, Art. 7 Abs.3, Art. 9 Abs. 7, Art. 11 Abs. 3, Art. 12 Abs. 3, Art. 21 Abs. 2, Art. 22 Abs. 4, Art. 27 Abs. 4, und Art. 40 Abs. 3. Dort werden jeweils das spezifische Ziel und der Geltungsbereich der Übertragung festgelegt.

38 Vgl. EuGH, Urteil v. 17. März 2016, Rs. C-286/14, Parlament/Kommission, Rn. 30 ff.

39 Schmidt, in: von der Groeben/Schwarze/Hatje, Europäisches Unionsrecht, 7. Aufl. 2015, Artikel 290 AEUV Rn. 4.

40 Schmidt, in: von der Groeben/Schwarze/Hatje, Europäisches Unionsrecht, 7. Aufl. 2015, Artikel 290 AEUV Rn. 4; Deutscher Bundestag, Fachbereich Europa, Kurzinformation Parlamentsvorbehalt bei delegierten Rechtsakten, Art 290 AEUV, [PE 6-3000-27/18](#) vom 2. Februar 2018.

41 Schmidt, in: von der Groeben/Schwarze/Hatje, Europäisches Unionsrecht, 7. Aufl. 2015, Artikel 290 AEUV Rn. 29.

42 Schmidt, in: von der Groeben/Schwarze/Hatje, Europäisches Unionsrecht, 7. Aufl. 2015, Artikel 290 AEUV Rn. 33 ff.; Deutscher Bundestag, Fachbereich Europa, Kurzinformation Parlamentsvorbehalt bei delegierten Rechtsakten, Art 290 AEUV, [PE 6-3000-27/18](#) vom 2. Februar 2018.

Ausgeschlossen ist die Übertragung von **wesentlichen Regelungen**.⁴³ Diese müssen aus Gründen der Gewaltenteilung durch den demokratisch legitimierten Gesetzgeber selbst geregelt werden. Im Fall des Schengener Grenzkodex urteilte der EuGH,⁴⁴ dass die Befugnisübertragung dann nichtig sei, wenn die Kommission durch die Übertragung politische Entscheidungen treffen und über gravierende Grundrechtseingriffe entscheiden müsste.⁴⁵ Die Grundrechtsbezogenheit einer Maßnahme ist also für die Übertragbarkeit an die Kommission relevant.

4.2. Ermächtigung (Art. 37a Abs. 3 VO-Entwurf)

Der VO-Entwurf enthält eine Ermächtigung der Kommission zur Anpassung der Kriterien zur Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug (s.o. Ziff. 2.2.): Art. 37a Abs. 3 VO-Entwurf sieht vor, dass die Kommission Anhang I per delegiertem Rechtsakt ändern kann, indem bestimmte Kriterien zur Einstufung eines Fahrzeugs als Altfahrzeug gestrichen werden (vgl. auch ErwG 68a). Voraussetzung dafür ist, dass technologische Fortschritte insbesondere bei Rückverfolgbarkeit, Reparierbarkeit und Sicherheit eine solche Einschränkung rechtfertigen. Wörtlich lautet die Vorschrift wie folgt:

„The Commission is empowered to adopt delegated acts, in accordance with Article 50 of this Regulation, to amend by **removing the criteria** listed in Annex I to determine whether a used vehicle is an end-of-life vehicle, provided that technological progress in the area of traceability, reparability and safety justifies limiting the instances where the vehicle shall be considered an end-of-life vehicle.”⁴⁶

Nach dem klaren Wortlaut von Art. 37a Abs. 3 VO-Entwurf und ErwG 68a erstreckt sich die Ermächtigung nur auf das **Entfernen von Kriterien** – nicht das Abändern oder Hinzufügen. Damit kann die Kommission den Anwendungsbereich der auf Altfahrzeuge bezogenen Pflichten allenfalls einschränken, nicht aber ausweiten.

Zur Ausübung der delegierten Rechtsetzungsbefugnis verweist Art. 37a Abs. 3 VO-Entwurf auf Art. 50 VO-Entwurf, der der Ermächtigung **strenge Grenzen** setzt: Gemäß Abs. 2 gilt die Ermächtigung nur für fünf Jahre ab Inkrafttreten der Verordnung. Sie verlängert sich automatisch um weitere fünf Jahre, sofern das Europäische Parlament oder der Rat nicht widersprechen. Nach Abs. 3 können beide Institutionen die Befugnis jederzeit widerrufen. Vor dem Erlass delegierter Rechtsakte muss die Kommission von den Mitgliedstaaten benannte Sachverständige konsultieren (Abs. 4). Nach dem Erlass des delegierten Rechtsakts muss die Kommission das Parlament und den Rat informieren (Abs. 5). Diese können gemäß Abs. 6 Einspruch erheben und somit den Erlass des delegierten Rechtsakts verhindern.

43 Vgl. EuG, Urteil vom 10. September 2025, Rs. T-625/22 (Österreich/Kommission) sowie hierzu Fachbereich EU 6, Urteil des Gerichts der EU vom 10. September 2025 zur Aufnahme von Kernenergie und fossilen Gasen in die EU-Taxonomie, [Aktueller Begriff Europa](#) vom 19. September 2025.

44 EuGH, Urteil vom 5. September 2012, Rs. C-355/10, Schengener Grenzkodex, Rn. 64 ff; vgl. auch [EuGH, Urteil vom 17. März 2016](#), Rs. C-286/14, Parlament/Kommission, Rn. 30.

45 EuGH, Urteil vom 5. September 2012, Rs. C-355/10, Schengener Grenzkodex, Rn. 64 ff.

46 Hervorhebungen durch Verf.

4.3. Vereinbarkeit mit dem Primärrecht (Art. 290 AEUV)

Bei Anwendung der Maßstäbe des Art. 290 AEUV auf die Ermächtigung zur Änderung von Anhang I in Art. 37a Abs. 3 VO-Entwurf ergeben sich keine Bedenken hinsichtlich der Unionsrechtmäßigkeit der Ermächtigung.

Die Verfahrensvorschriften des Art. 290 AEUV sind gewahrt. Insbesondere gibt die Verordnung auch einen ausdrücklichen zeitlichen Rahmen für die Dauer der Übertragung an und gesteht den Legislativorganen weitreichende Kontrollmöglichkeiten zu.

Auch materiell ist die Ermächtigung hinreichend bestimmt und eng umgrenzt. Die wesentlichen Entscheidungen – nämlich die Definition eines Altfahrzeugs in Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 VO-Entwurf einschließlich der Kriterien zur Konkretisierung der Definition in Anhang I – hat der Unionsgesetzgeber selbst getroffen. Der Kommission wird lediglich die Befugnis zugestanden, einzelne dieser Kriterien zurückzunehmen, um die Anpassung der Verordnung an den neuesten Stand der Technik zu gewährleisten. Insofern ist der Handlungsspielraum der Kommission stark eingeschränkt. Sie hat keineswegs freie Hand, die Definition von Altfahrzeugen abzuändern, sondern kann nur punktuelle Aktualisierungen vornehmen. Die Ermächtigung ist mit dem Primärrecht vereinbar.

5. Grundrechtsbindung des deutschen Vertreters im Rat

Der folgende Abschnitt untersucht Art und Umfang der Bindung des deutschen Vertreters im Rat an die deutschen Grundrechte.⁴⁷

Wie oben dargestellt (Ziff. 3.1.), ist die nachträgliche Kontrolle von bereits erlassenen Rechtsakten der Europäischen Union durch das BVerfG am Maßstab der deutschen Grundrechte nur eingeschränkt möglich. Fraglich ist, ob dieser eingeschränkte Maßstab auch für das Abstimmungsverhalten des deutschen Mitglieds im Rat bei Erlass eines Unionsrechtsaktes gilt.⁴⁸

Insofern nimmt der deutsche Vertreter im Rat eine **Doppelfunktion** ein: Einerseits ist er Mitglied eines Organs der Europäischen Union und trägt damit auch Verantwortung für die Wahrung der Interessen der Union (vgl. Art. 4 Abs. 3 EUV). Andererseits ist er weisungsgebundener Vertreter der deutschen Bundesregierung und übt als solcher nationale Hoheitsgewalt aus (vgl. Art. 16 Abs. 2 EUV). Damit vereint der Ratsvertreter sowohl eine unionsrechtliche als auch eine staatliche Funktion in seiner Person.⁴⁹

47 Siehe dazu umfassend: *Heintzen*, Zur Frage der Grundrechtsbindung der deutschen Mitglieder des EG-Ministerrats, *Der Staat*, Bd. 31 (1992), Nr. 3, S. 367; *Cremer*, Grundgesetzliche Bindungen des deutschen Vertreters bei Abstimmungen im Rat der Europäischen Union und ihrer prozessualen Durchsetzbarkeit, *EuR* 2014, S. 195.

48 *Cremer*, Grundgesetzliche Bindungen des deutschen Vertreters bei Abstimmungen im Rat der Europäischen Union und ihrer prozessualen Durchsetzbarkeit, *EuR* 2014, S. 195 (196).

49 *Cremer*, Grundgesetzliche Bindungen des deutschen Vertreters bei Abstimmungen im Rat der Europäischen Union und ihrer prozessualen Durchsetzbarkeit, *EuR* 2014, S. 195 (205 f.); vgl. auch *Rathke*, in: von Arnould/Hufeld, Systematischer Kommentar zu den Lissabon-Begleitgesetzen, 1. Aufl. 2011, IntVG, Rn. 12.

Insofern ist die Frage, ob und in welchem Umfang das deutsche Ratsmitglied an die deutschen Grundrechte⁵⁰ gebunden ist, sehr umstritten⁵¹ und kann hier nur überblicksartig aufgezeigt werden: Zwischen den Extrempositionen *keine GG-Bindung*⁵² und *volle GG-Bindung*⁵³ wird überwiegend eine vermittelnde Position vertreten: Aus der Ausübung deutscher Staatsgewalt im Rat folgt eine grundsätzliche Bindung des deutschen Ratsmitglieds an die Verfassung (Art. 20 Abs. 3 GG) und an die Grundrechte (Art. 1 Abs. 3 GG).⁵⁴ Allerdings sei diese GG-Bindung durch den Anwendungsvorrang des Unionsrechts bzw. die Integrationsverantwortung aus Art. 23 Abs. 1 GG „geloockert“.⁵⁵ Hier bleibe dem Vertreter im Rat durch Art. 23 Abs. 1 S. 1 ein „Spielraum“,⁵⁶ in dem die Bindung an die deutschen Grundrechte auf Fälle „offensichtlicher Grundrechtsverletzungen“ beschränkt sei.⁵⁷

Ungeachtet dessen stellt sich die Frage, wie eine materiellrechtliche Verletzung von Grundrechten **prozessual durchgesetzt** werden könnte. Diesbezüglich kommt die Erhebung Verfassungsbeschwerde vor dem BVerfG in Betracht. In der Zulässigkeit wird sich dabei die Frage stellen, ob der Beschwerdeführer durch das Abstimmungsverhalten des deutschen Vertreters im Rat unmittelbar betroffen ist. Bislang hat das BVerfG entsprechende Verfassungsbeschwerden mangels unmittelbarer Betroffenheit als unzulässig abgewiesen.⁵⁸

* * *

-
- 50 Davon abzugrenzen ist die Frage, ob der deutsche Vertreter im Rat an kompetenzwidrigen Unionsrechtsakten mitwirken darf. Siehe dazu: *Cremer*, Grundgesetzliche Bindungen des deutschen Vertreters bei Abstimmungen im Rat der Europäischen Union und ihrer prozessualen Durchsetzbarkeit, EuR 2014, S. 195 (224 ff.).
- 51 Vgl. *Herdegen*, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG, Art. 1 Abs. 3, Werkstand: 94. EL Januar 2021, Rn. 114; *Ziegenhorn*, in: Grabitz/Hilf/Nettesheim, Das Recht der Europäischen Union, 86. EL September 2025, Art. 16 EUV, Rn. 20.
- 52 *Nicolaysen*, Tabakrauch, Gemeinschaftsrecht und Grundgesetz, EuR 24 (1989), S. 215, 218 f.
- 53 *Schilling*, Zur Verfassungsbindung des deutschen Vertreters bei der Mitwirkung an der Rechtsetzung im Rate der EU, DVBl 1997, S. 458 (459 ff.).
- 54 *Herdegen*, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG, Art. 1 Abs. 3, Werkstand: 94. EL Januar 2021, Rn. 115; *Jarass*, in: Jarass/Piero, 18. Aufl. 2024, Art. 1 GG, Rn. 45a.
- 55 *Cremer*, Grundgesetzliche Bindungen des deutschen Vertreters bei Abstimmungen im Rat der Europäischen Union und ihrer prozessualen Durchsetzbarkeit, EuR 2014, 195 (206); *Jarass*, in: Jarass/Piero, 18. Aufl. 2024, Art. 1 GG, Rn. 45a.
- 56 *Herdegen*, in: Dürig/Herzog/Scholz, GG, Art. 1 Abs. 3, Werkstand: 94. EL Januar 2021, Rn. 116.
- 57 *Cremer*, Grundgesetzliche Bindungen des deutschen Vertreters bei Abstimmungen im Rat der Europäischen Union und ihrer prozessualen Durchsetzbarkeit, EuR 2014, S. 195 (229 f.).
- 58 *Cremer*, Grundgesetzliche Bindungen des deutschen Vertreters bei Abstimmungen im Rat der Europäischen Union und ihrer prozessualen Durchsetzbarkeit, EuR 2014, 195 (200, 228 ff.); BVerfG, NJW 1990, S. 974; BVerfG, NVwZ 1993, S. 883; BVerfG, NVwZ 2004, S. 209.