

# RAW

# 1

## Recht ■ Automobil ■ Wirtschaft Unternehmen | Technologie | Beratung

### WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

**Professor Dr. Frank Arloth,**

Amtschef des Bayerischen  
Staatsministeriums der Justiz

**Andrea Czarnecki,** Group General  
Counsel Continental AG

**Professor Dr. Markus Gehrlein,**  
Richter am Bundesgerichtshof a. D.

**Karin E. Geissl,** Rechtsanwältin,  
Attorney at Law, Freshfields Bruckhaus  
Deringer

**Dr. Peter Gladbach,**  
Datenschutzbeauftragter AUDI AG

**Professor Dr. Christian Heinrich,**  
Katholische Universität, Ingolstadt

**Dr. Florian Hofer, LL.M.,** Chief Legal and  
Compliance Officer, Daimler Truck AG

**Dr. Uta Karen Klawitter,**  
General Counsel AUDI AG

**Professor Dr. Thomas Klindt,**  
Rechtsanwalt, Noerr

**Nora Klug, LL.M.,**  
General Counsel Robert Bosch GmbH

**Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,**  
Rechtsanwalt, Mönning Feser Partner

**Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting,**  
Universität zu Köln

**Professor Dr. Jens M. Schmittmann,**  
Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

**Dr. Stefan Schröcker,**  
Leiter Recht, Produktion und Vertrieb,  
BMW AG

**Dr. Reinhard Siegert,** Rechtsanwalt,  
Heuking Kühn Lüer Wojtek

**Dr. Martin Wagener,**  
Rechtsanwalt

### SCHRIFTFLEITUNG

**Dr. Nicholas Schoch,** Rechtsanwalt,  
Freshfields Bruckhaus Deringer

### STÄNDIGE MITARBEITER

Dr. Charlotte Harms, Paul Harenberg,  
Camillo v. Haugwitz

- 1 Hildegard Müller  
**Die Mobilität der Zukunft zum Erfolgsprojekt machen**
- 2 VRiOLG Prof. Dr. Gregor Vollkommer  
**Das VDuG auf dem Praxisprüfstand**
- 9 Martin Egner und Melina Gebhardt  
**Die Aktualisierungspflicht nach § 475b BGB**
- 17 Dr. Marius Haak und Dr. Nicholas Schoch  
**Das neue Hinweisgeberschutzgesetz im Elchtest**
- 24 Emilia Etz, LL.B., Maître en Droit und Dr. Dr. Claus Zimmermann, LL.M. (Yale)  
**CBAM: Herausforderungen und Perspektiven für die europäische Automobilindustrie**
- 31 Dr. Reinhard Siegert und Anne Kirch  
**Kartellrecht nach der 11. GWB-Novelle: Worauf müssen sich die Unternehmen einstellen?**
- 36 Dr. Gerd Schwendinger, LL.M.(EU) und Christopher Montgomery Vollert  
**Automobilwirtschaft und EU-Beihilfenrecht: Chancen und Hürden der grünen und digitalen Transformation**
- 41 Prof. Dr. Christian Pelz  
**Exportkontrolle und Sanktionen im Bereich der Automobilwirtschaft**
- 47 Dr. Andreas Ottofülling  
**Die neue Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung für Personenkraftwagen (Pkw-EnVKV)**
- 54 Ines Coenen  
**Die AFIR – mehr Rechtssicherheit beim Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe?**
- 59 Dr. Charlotte Harms und Sebastian Lutz-Bachmann  
**Die Anforderungen der Batterieverordnung (VO (EU) 2023/1542) für in Fahrzeugen verwendete Batterien**
- 65 Michael Öttinger  
**Der Trend der EU-Lebenszyklusgesetzgebung setzt sich fort – kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und Entsorgung von Altfahrzeugen**
- 71 Matthias Götz, LL.M. (Cambridge)  
**Rezension zu: Tino Haupt, Der Zugriff auf Fahrzeugdaten aus strafrechtlicher und zivilrechtlicher Perspektive**
- 75 Carsten Hösker, LL.M.  
**Rezension zu: Produkthaftungsgesetz. Kommentar. Hrsg. von Arun Kapoor Elisabeth Macher, LL.M. (Birmingham), Paul Schmitz, Dr. Frank-Bernd Weigand, LL.M. (London), und Kristina Heistermann, LL.M. (Exeter/Dresden)**
- 80 **Der OBD-Port muss offen bleiben – auch Cybersecurity ist kein Argument**  
Anmerkung zu EuGH, Urt. v. 5.10.2023 – C-296/22 – A.T.U und Carglass/FCA Italy
- 83 Dr. Charlotte Harms  
**Meldepflichten im Bereich der Cybersicherheit**

### 3. Praxisfolgen der Änderungen in Bezug auf die Durchsetzung des DMA

Hinsichtlich der Erstreckung der Befugnisse des BKartA auch auf Verstöße gegen Art. 5–7 DMA hängen die Auswirkungen auf die Praxis deutlich davon ab, inwieweit die EU-Kommission den nationalen Behörden tatsächlich Raum für integrierte Ermittlungen lässt.<sup>39</sup> Zudem besteht für das BKartA bereits bisher die Möglichkeit von Ermittlungen auf Grundlage von § 19a GWB.

Gegenüber den Regelungen zur öffentlichen Durchsetzung des DMA dürften die Regelungen im Bereich der privaten Durchsetzung des DMA erheblich größere praktische Bedeutung entfalten: So kann künftig über § 33a Abs. 1 GWB jeder potentiell Geschädigte von den Gatekeepern Schadensersatz wegen Verletzung von Art. 5–7 DMA verlangen.<sup>40</sup>

Soweit Unternehmen in den Anwendungsbereich des DMA fallen oder ein entsprechendes Risiko besteht, sollten sie infolge der 11. GWB-Novelle ihre entsprechenden Compliance-Bemühungen noch stärker als bisher neben dem Kartellrecht auch auf die Vorgaben des DMA erstrecken.<sup>41</sup>

### IV. Fazit

Die 11. GWB-Novelle verleiht dem BKartA weitreichende Befugnisse im Anschluss an die Durchführung von Sektoruntersuchungen. Mit der verstoß- und missbrauchsunabhängigen Marktstrukturkontrolle verschiebt sich der bisher auf einzelne Wettbewerbsbeschränkungen ausgerichtete Fokus des Kartellrechts stärker in Richtung eines marktsteuernden Ansatzes.<sup>42</sup> Obgleich die Erweiterung der Vorteilsabschöpfung in der öffentlichen Debatte bislang deutlich weniger Beachtung fand, sollte eine entsprechende Sanktion bei der Kalkulation kartellrechtlicher Risiken künftig dringend berücksichtigt werden. Mit Spannung wird zu beobachten sein, inwieweit die Gleichbehandlung von Verstößen gegen Art. 5–7 DMA mit Kartellverstößen die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gegen Gatekeeper voranbringen wird.

<sup>39</sup> Vgl. von Schreitter/Sura, BB 2023, 2691, 2697.

<sup>40</sup> Vgl. Bueren/Zober, GmbHR 2023, R324, R326.

<sup>41</sup> Vgl. Alexander/Dittrich/Roeder, in: CB 2023, 477, 482.

<sup>42</sup> Vgl. Alexander/Dittrich/Roeder, in: CB 2023, 477, 482.

Dr. Gerd Schwendinger, LL.M.(EUI), Hamburg/Brüssel, und Christopher Montgomery Vollert, München\*

## Automobilwirtschaft und EU-Beihilfenrecht: Chancen und Hürden der grünen und digitalen Transformation

Die Automobilwirtschaft steht seit einigen Jahren vor zahlreichen neuen Herausforderungen. Neben den Übergang zu nachhaltigeren Mobilitätslösungen und die Integration innovativer Technologien u. a. im digitalen Bereich tritt der wachsende Druck, regulatorische Vorgaben und Auflagen des Gesetzgebers, insbesondere im Umweltbereich, zu erfüllen. Förderprogramme auf europäischer und deutscher Ebene spielen für die Automobilwirtschaft eine zentrale Rolle bei der Bewältigung dieser Herausforderungen.

### A. Einführung

Laut Umweltbundesamt subventionierte der deutsche Steuerzahler das automobilen System im Jahr 2021 mit rund 17 Mrd. Euro – und dies nur für (umweltschädliche) Dieselsubventionierung, Entfernungspauschale, das Dienstwagenprivileg und die Förderung von Biokraftstoffen.<sup>1</sup> Es zeichnet sich allerdings ab, dass Fördermittel mittlerweile vermehrt für Umweltziele des „grünen und digitalen Wandels“<sup>2</sup> eingesetzt werden.

Gelingt mit massiver finanzieller Unterstützung der angestrebte Wandel auch in der Automobilindustrie? Die Automobilwirtschaft ist heute der beschäftigungsstärkste Industriezweig des Landes und sichert insgesamt ca. 2,2 Millionen und damit rund sieben Prozent der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in Deutschland. Dazu zählen neben den Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie auch die Arbeitsplätze von ca. 643 000 Beschäftigten im sekundären Markt zum Beispiel für Ersatzteile und im Han-

del sowie ca. 654 000 Beschäftigten bei Zulieferern anderer Branchen und im Bereich Dienstleistungen.<sup>3</sup> Staatliche Beihilfen in diesem Sektor haben damit auch eine große industrie- und arbeitsmarktpolitische Bedeutung.

Dieser Beitrag gibt einen Überblick über unionsrechtliche Grundlagen der Beihilfengewährung, aktuelle relevante Förderprogramme im europäischen Mehrebenensystem, ihre Inhalte, bürokratische Hürden und potenzielle Risiken im Zusammenhang mit Fördermitteln.

### B. EU-Beihilfenrechtliche Grundlagen

Unionsrechtliche Grundlage für nationale Fördermaßnahmen ist das europäische Beihilfenrecht. Eine Beihilfe ist

\* Dr. Gerd Schwendinger ist Partner bei GvW Graf von Westphalen und leitet den Bereich Beihilfen- und Subventionsrecht der Sozietät. Christopher M. Vollert ist Associate im Bereich Beihilfen- und Subventionsrecht. Mehr über die Autoren erfahren Sie auf S. IV.

1 Bericht des Umweltbundesamtes zu umweltschädlichen Subventionen in Deutschland, aktualisierte Ausgabe 2021, abrufbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_143-2021\\_umweltschaedliche\\_subventionen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf).

2 Siehe hierzu die Pressemitteilung des Rates der EU vom 25.4.2023 zum „Fit for 55“-Paket (<https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/>) sowie das „State aid Scoreboard 2022“ der Europäischen Kommission vom 24.4.2023, abrufbar unter [https://competition-policy.ec.europa.eu/document/download/16b908d6-5319-4d11-9c56-d26ffc65ada8\\_en?filename=state\\_aid\\_scoreboard\\_note\\_2022.pdf](https://competition-policy.ec.europa.eu/document/download/16b908d6-5319-4d11-9c56-d26ffc65ada8_en?filename=state_aid_scoreboard_note_2022.pdf).

3 Siehe <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>.

eine Maßnahme, die die Voraussetzungen des Tatbestands von Art. 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) erfüllt.

## I. Grundsätzliches Beihilfenverbot

Das Beihilfenrecht steht im Dienst der Herstellung und dauerhaften Gewährleistung eines einheitlichen, von Wettbewerbsverzerrungen freien europäischen Binnenmarktes.<sup>4</sup> Es soll einen unkontrollierten staatlichen Subventionswettbewerb verhindern, sodass die jeweiligen Mitgliedstaaten beispielsweise nicht uneingeschränkt die Automobilwirtschaft in ihrem jeweiligen Territorium mit staatlichen Mitteln fördern dürfen. Denn die staatliche Begünstigung einzelner Unternehmen (z. B. einzelne deutsche Automobilhersteller oder -zulieferer) oder Produktionszweige (z. B. die deutsche Automobilwirtschaft) verfälscht die Wettbewerbsbedingungen im EU-Binnenmarkt und ist daher gemäß Art. 107 Abs. 1 AEUV grundsätzlich verboten; danach sind

„staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“

Dieses Verbot richtet sich an die EU-Mitgliedstaaten und alle ihre Untergliederungen (einschließlich Bundesländern, Kommunen und öffentlicher Unternehmen). Sofern eine Beihilfe vorliegt, besteht grundsätzlich eine Anmeldepflicht (Notifizierungspflicht) gegenüber der Europäischen Kommission (Art. 108 Abs. 3 S. 1 AEUV), die dann über die Genehmigung der Beihilfe zu entscheiden hat. Beihilfen können insbesondere gemäß Art. 107 Abs. 2 und 3 AEUV von der Kommission genehmigt bzw. mit dem Binnenmarkt für vereinbar erklärt werden. Bis zur abschließenden Entscheidung der Kommission dürfen die Mitgliedstaaten nach dem sog. Durchführungsverbot (Art. 108 Abs. 3 S. 3 AEUV) die Beihilfen nicht gewähren.

## II. Ausnahmen

### 1. De-minimis-Beihilfen

Über die genannten Genehmigungstatbestände hinaus gibt es Ausnahmen für Beihilfen, die aufgrund ihres geringen Volumens unter eine Bagatellgrenze („De-minimis-Schwellenwert“) fallen.<sup>5</sup> Dabei wird davon ausgegangen, dass infolge der geringen Höhe der Zuwendung keine Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels erfolgt. Dafür darf der Gesamtbetrag der einem Unternehmen gewährten De-minimis-Beihilfen in einem Zeitraum von drei Jahren ab Gewährung der De-minimis-Beihilfe 300 000 Euro nicht übersteigen.<sup>6</sup> Als Gewährungszeitpunkt einer De-minimis-Beihilfe gilt der Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen nach dem geltenden nationalen Recht einen Rechtsanspruch auf die Beihilfe erwirbt, und zwar unabhängig davon, wann die De-minimis-Beihilfe tatsächlich an das Unternehmen ausbezahlt wird.<sup>7</sup>

Ab dem 1.1.2026 müssen die Mitgliedstaaten alle De-minimis Beihilfen in einem zentralen Register auf nationaler oder Unionsebene erfassen. Dies umfasst die Veröffentlichung von Informationen über Beihilfeempfänger, Beihilfebeträge, Tag der Gewährung, Bewilligungsbehörde, Beihil-

feinstrument und den betroffenen Wirtschaftszweig. Während dies auf Seiten der beihilfegewährenden Stellen zu einem deutlichen Anstieg an Verwaltungsaufwand führt, verspricht sich die Kommission hiervon eine Verringerung der Berichtspflichten der Beihilfeempfänger.<sup>8</sup> Bis zur Einführung des Registers müssen antragsstellende Unternehmen allerdings weiterhin Informationen über sämtliche De-minimis-Beihilfen, die sie beziehungsweise ihr Unternehmensverbund in den vergangenen drei Jahren empfangen und beantragt haben, angeben; eine Anforderung, die insbesondere Unternehmensgruppen aber auch kleine und mittlere Unternehmen aufgrund des hohen Bürokratieaufwandes regelmäßig vor Herausforderungen stellt.

### 2. Allgemeine Gruppenfreistellung

Weitere Ausnahmen sind z. B. in der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)<sup>9</sup> geregelt. Mitgliedstaatliche Beihilfen, die die Voraussetzungen der AGVO erfüllen, sind vom Anmeldeverfahren nach Art. 108 Abs. 3 AEUV freigestellt (formelle Freistellung) und werden ex ante als mit dem Binnenmarkt im Sinne des Art. 107 Abs. 2 bzw. 3 AEUV vereinbar erachtet (materielle Vereinbarkeitsklärung). Alle in der AGVO enthaltenen Freistellungstatbestände, die die Rechtfertigungsgründe oder Freistellungstatbestände des Art. 107 Abs. 3 AEUV betreffen, stellen zugleich eine antizipierte und allgemeinverbindliche Ermessensausübung der Kommission dar.<sup>10</sup> Es handelt sich bei den Freistellungstatbeständen beispielsweise um Beihilfen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU), Klima- und Umweltschutzvorhaben sowie für Forschung, Entwicklung und Innovation (FuEuI), also Bereiche, die auch für die Automobilwirtschaft der Zukunft von Interesse und Nutzen sein können. Daneben bestehen weitere beihilferechtliche Ausnahmen.

## C. Förderprogramme für die Automobilwirtschaft im europäischen Mehrebenensystem

### I. Europäisches Förderprogramm „Horizon Europe“

Die weit überwiegende Anzahl an Förderprogrammen bewegt sich auf nationaler Ebene (dazu sogleich). Auf EU-Ebene soll hier zunächst das Programm „Horizon Europe“ Erwähnung finden. Hierbei geht es freilich nicht um (mitglied-)staatliche Beihilfen im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV, sondern um Unionsbeihilfen, die im Wege von Pau-

<sup>4</sup> Vgl. EuGH, Urt. v. 17.9.1980, Rs. 730/79 – Philipp Morris, ECLI:EU:C:1980:209; Bartosch, EU-Beihilfenrecht, 3. Aufl. 2020, Einleitung Rn. 1.

<sup>5</sup> Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13.12.2023 über die Anwendung der Art. 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen, Abl. L vom 15.12.2023.

<sup>6</sup> Vgl. Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2023/2831. Bis zum 31.12.2023 war der maßgebliche Betrachtungszeitraum noch der der letzten drei Steuerjahre; vgl. Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18.12.2013 über die Anwendung der Art. 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen, Abl. L 352/1 vom 24.12.2013.

<sup>7</sup> Vgl. Art. 3 Abs. 3 der Verordnung (EU) 2023/2831.

<sup>8</sup> Siehe Erwägungsgrund (26) der Verordnung (EU) 2023/2831.

<sup>9</sup> Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Art. 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Abl. L 187/74 vom 26.6.2014, zuletzt geändert mit Verordnung (EU) 2023/1315 der Kommission vom 23.6.2023.

<sup>10</sup> Nowak, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Band 5, 6. Aufl. 2022, AGVO Rn. 21.

schalzuschüssen im Sinne von Art. 125 Abs. 1 Unterabs. 1 Buchst. d) der Verordnung (EU) 2018/1046<sup>11</sup> unter direkter Verwaltung durch die Kommission durchgeführt werden und auch der Automobilwirtschaft zugutekommen können.

Das „*Horizon Europe*“-Programm der EU soll ein Schlüsselement bei der Förderung von FuEuL für den Zeitraum 2021–2027 sein. Mit einem Budget von fast 100 Mrd. Euro zielt das Programm darauf ab, technologische Innovationen zu fördern und bei der Dekarbonisierung zu unterstützen. Im Kontext der Automobilwirtschaft konzentriert es sich auf Projekte zur Entwicklung umweltfreundlicher Technologien, autonomer Fahrzeuge und intelligenter Verkehrssysteme. Der Verkehrssektor soll auf einen strategischen Weg gebracht werden, der bis spätestens 2050 zu einem Netto-Null-Ausstoß von Treibhausgasen führt. Die Inhalte umfassen Forschungszuschüsse, Innovationsförderung und die Zusammenarbeit von Unternehmen der Automobilwirtschaft, Forschungseinrichtungen und Universitäten auf europäischer Ebene.

Seit dem 7.12.2023 läuft beispielsweise hierzu ein genereller Aufruf<sup>12</sup> der Europäischen Kommission unter der Bezeichnung „*Clean and competitive solutions for all transport modes (HORIZON-CL5-2024-D5-01)*“. Neben mehr als einem Dutzend weiterer ausdifferenzierter Fördertöpfe für verschiedenste Arten von Mobilität können hier Projektvorschläge zur Erlangung von Fördermitteln eingereicht werden, die neuartige und innovative Ansätze für die Integration von Batterien in die Fahrzeugstruktur einschließlich modularer Systeme, die für lange Fahrten in Klein- und Mittelklassewagen ohne fest installierte Großbatterie vorübergehend erweitert werden können, umfassen. Weiterhin soll damit eine Verbesserung der Schnellladefähigkeiten einhergehen, wobei höhere Fähigkeiten für Hochenergiezellen angestrebt werden, unabhängig von der Batterietopologie im Fahrzeug.

Eines der von der Kommission gesetzten Ziele ist u. a. die Senkung der Kosten des Batteriesystems unter Berücksichtigung der Funktionalitäten der Fahrzeugstruktur. Um die Gesamtkosten von Elektrofahrzeugen zu senken, werden Modularität, Skalierbarkeit und die Entwicklung von Strategien nach Ansicht der Europäischen Kommission in Zukunft immer wichtiger werden. Projekte zur Entwicklung und Integration struktureller, thermischer und mechanischer Aspekte (auf verschiedenen Ebenen der Modularität oder Integration) sollen daher mit Fördermitteln unterstützt werden. Hierfür können bis zum 18.4.2024 Projektvorhaben eingereicht werden mit dem Ziel, eine finanzielle Unterstützung dafür aus dem Programm „*Horizon Europe*“ zu erhalten.

Antragsverfahren bei europäischen Förderprogrammen wie „*Horizon Europe*“ sind regelmäßig hochkomplex, nicht zuletzt, weil sehr hohe Fördersummen auf dem Spiel stehen. Bürokratische Hürden bestehen hier in Form komplexer Antragsunterlagen und strenger Förderkriterien. Unternehmen müssen detaillierte Projektbeschreibungen vorlegen, die den Förderzielen entsprechen. Diese werden ausgewertet und im Wettbewerb zu anderen eingereichten Projektbeschreibungen bewertet. Eine fehlerhafte Antragstellung kann zu Ablehnungen führen, wodurch Unternehmen der Automobilwirtschaft wertvolle Ressourcen zeitlicher und finanzieller Natur für die Vorbereitung verschwenden.

## II. Deutsche Förderprogramme

Die nationale Förderlandschaft in Deutschland ist demgegenüber deutlich vielgestaltiger, wobei die nationalen Fördermaßnahmen freilich stets mit den EU-beihilfenrechtlichen Vorgaben vereinbar sein müssen.

### 1. „Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand“ und Förderprogramm „Zukunftsinvestitionen Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) unterstützt den Wandel hin zu den Technologien der Mobilität der Zukunft mit einem breit angelegten Bündel an Förderprogrammen mit einem Budget von insgesamt über 8 Mrd. Euro (im Zeitraum 2022 bis 2026).<sup>13</sup>

Hierbei spielt das „*Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand*“<sup>14</sup> des BMWK eine Schlüsselrolle. Dieses Programm fördert gezielt innovative Projekte kleiner und mittlerer Unternehmen in der Automobilindustrie. Die Förderung umfasst Zuschüsse für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, aber auch für die Markteinführung neuer Produkte.

Die Bundesregierung hatte zudem im Konjunkturpaket vom Juni 2020 (unter Ziffer 35c, auch als „*KoPa 35c*“ bezeichnet) einen Betrag in Höhe von 2 Mrd. Euro für Investitionen der Fahrzeughersteller und Zulieferer vorgesehen. Unter dem Titel *Förderprogramm „Zukunftsinvestitionen Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“* soll durch gezielte Investitionen in Zukunftstechnologien die Wirtschaft unterstützt und Arbeitsplätze in Deutschland und Europa gesichert werden. Das Förderkonzept, welches das BMWK zur Umsetzung von Ziffer 35c des Konjunkturprogramms entwickelt hat, zielt auf die umfassende Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie ab. Es sieht drei Fördermodule vor: Eine Modernisierung der Produktion als Schub für Produktivität und Resilienz; neue, innovative Produkte als Schlüssel für Fahrzeuge und Mobilität der Zukunft sowie das Finden gemeinsamer Lösungen, um regionale Innovationscluster aufzubauen. Beispiele hierfür sind autonomes Fahren, übergreifende Datennutzung auf Basis von GAIA-X<sup>15</sup> oder vernetzte und modulare Produktion.<sup>16</sup>

### 2. Weitere Förderprogramme

#### a) Fördermaßnahmen auf Basis der AGVO

Mittlerweile werden über 96 % der gewährten Beihilfen auf Grundlage der AGVO gewährt.<sup>17</sup> Eine Vorabkontrolle der

11 Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18.7.2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012, ABl. L 193 vom 30.7.2018.

12 Abrufbar unter <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-search?tenders=false&programmePart=&callIdentifier=HORIZON-CL5-2024-D5-01>.

13 Vgl. <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>.

14 Eingehende Erläuterungen und detaillierte Beschreibungen sind unter <https://www.zim.de/ZIM/Navigation/DE/Home/home.html> abrufbar.

15 Mit dem europäischen Projekt Gaia-X entsteht ein digitales Ökosystem aus vernetzten Datenräumen auf Open-Source-Basis. Gaia-X ermöglicht den Beteiligten einen Datenaustausch. Mehr dazu unter <http://s://gaia-x-hub.de/>.

16 Weitere Informationen unter <https://www.bmwk.de/KOPA35C/fahrzeugindustrie-der-zukunft.html>.

17 Vgl. dazu insbes. Europäische Kommission, Bericht über die Wettbewerbspolitik 2018 vom 15.7.2019, COM(2019) 339 final, S. 4.

Beihilfen findet insoweit nur noch durch die gewährende Behörde statt, die hinsichtlich der Kontrolle somit eine Doppelrolle erhält. Die Rolle der Kommission ist in diesem Bereich vornehmlich auf ein repressives Tätigwerden beschränkt, sofern sie in der Masse der Freistellungsinformationen hinreichende Anhaltspunkte für eine gegebenenfalls rechtswidrige Anwendung der AGVO entdeckt.<sup>18</sup>

Ein Beispiel einer auf der AGVO basierenden Maßnahme ist die Förderrichtlinie Elektromobilität.<sup>19</sup> Zielsetzung dieser Förderrichtlinie ist es, alternative Technologien im Verkehrssektor zu etablieren und diesen energieeffizienter, klima- und umweltverträglicher zu gestalten und die Energiewende im Verkehr voranzutreiben.<sup>20</sup> In diesem Zusammenhang zur Anwendung kommen verschiedenste Umweltschutzbeihilfen gemäß Abschnitt 7 AGVO und Beihilfen für FuEuL gemäß Abschnitt 4 AGVO.

*b) Fördermaßnahmen im Einklang mit Art. 107 Abs. 3 Buchst. b) AEUV*

Nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. b) AEUV können Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse („*Important Project(s) of Common European Interest*“, „IPCEI“) als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden und somit von der Kommission entsprechend genehmigt werden. Der Unionsgesetzgeber hat damit primärrechtlich festgelegt, dass es Vorhaben geben kann, die die Kommission für die Entwicklung des Binnenmarktes bzw. der europäischen Wirtschaft insgesamt als so wichtig erachtet, dass sie es den Mitgliedsstaaten entgegen des grundsätzlichen Verbots staatlicher Beihilfen aus Art. 107 Abs. 1 AEUV gestatten kann, diese finanziell zu fördern. Obwohl es sich bei IPCEIs um Initiativen der Mitgliedsstaaten handelt, stellen sie aufgrund der notwendigen Zusammenarbeit zwischen den Staaten bei ihrer Realisierung Projekte von europäischer Dimension dar.<sup>21</sup> Wann die Kommission davon ausgeht, dass es sich um ein solches Projekt handeln kann, hat sie in einer Mitteilung<sup>22</sup> festgelegt.

Zu den in den letzten Jahren für die Automobilwirtschaft interessanten genehmigten IPCEI zählen u. a. die auf Batteriezellenforschung gerichteten „*IPCEI Batteries*“ von 2019 und „*IPCEI European Battery Innovation (EuBatIn)*“ von 2021 sowie das „*IPCEI Hydrogen*“ von 2022 und das erst im Sommer 2023 genehmigte „*IPCEI Microelectronics*“. Deutschland war an allen IPCEI mit Förderprojekten beteiligt.

Ein großer US-amerikanischer Automobilhersteller beispielsweise hatte zur Ansiedlung einer Batteriezellenfabrik am Standort Grünheide Fördermittel in Höhe von mehr als 1 Mrd. Euro aus dem *IPCEI European Battery Innovation (EuBatIn)* beantragt, letztlich aber vor Abschluss des beihilfenrechtlichen Prüfverfahrens seinen IPCEI-Antrag auf staatliche Förderung für die Batteriefabrik zurückgezogen.

Zwar sind, wie an diesem Beispiel deutlich wird, hohe Fördersummen im Rahmen von IPCEI möglich. Allein im Rahmen der eben genannten IPCEI sind Fördermittel von über 10 Mrd. Euro ausgereicht worden bzw. eingeplant. Gleichzeitig ist aber zu beachten, dass die Hürden für eine Genehmigung durch die Kommission hoch sind und damit auch die Anforderungen an die potenziellen Beihilfenempfänger: Die erfolgreiche Anmeldung eines IPCEI setzt komplexe grenzüberschreitende Koordinierungsprozesse für nationale Förderprogramme voraus und bürdet den Mitgliedsstaaten eine beträchtliche Darlegungslast auf um nach-

zuweisen, dass die beabsichtigten Empfänger tatsächlich förderwürdig sind. Diese Anforderungen werden an die antragsstellenden Unternehmen weitergegeben.

Auch setzen die Kriterien der Erforderlichkeit und Angemessenheit dem Umfang der möglichen Förderung Grenzen: Grund für den damaligen (präventiven) Rückzugs des US-amerikanischen Automobilherstellers soll u. a. gewesen sein, dass Bedenken bestanden, die hohen Voraussetzung einer Förderung nicht erfüllen zu können. Vorhaben in den Bereichen FuEuL müssen sehr innovativ sein oder angesichts des Stands der Technik in dem betreffenden Wirtschaftszweig einen wesentlichen Mehrwert darstellen, also „*beyond the global state of the art*“ gehen.<sup>23</sup> Die vielen neuen Maschinen und innovativen Produktionsanlagen, die der Automobilkonzern in Grünheide aufgestellt hatte, wurden Berichten zufolge auch im Bundesstaat Texas eingesetzt<sup>24</sup>, sodass sie den vorausgesetzten innovativen Mehrwert wohl nicht erfüllt hätten.

Die Forschungsergebnisse aus dem derzeit laufenden *IPCEI Hydrogen* hingegen könnten schon bald veröffentlicht werden und die Produkte im besten Fall Marktreife erlangen. Hier bleibt abzuwarten, ob diese auch für die Automobilwirtschaft im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit, Effizienz und Nutzbarkeit für alternativer Antriebsmethoden fruchtbar gemacht werden können.

*c) Fördermaßnahmen im Einklang mit Art. 107 Abs. 3 Buchst. c) AEUV*

Nach Art. 107 Abs. 3 Buchst. c) AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Im Klima-, Umweltschutz und Energiebereich geben die entsprechenden Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022<sup>25</sup> (KUEBLL) darüber Aufschluss, wann die Kommission von einer Vereinbarkeit von entsprechenden Beihilfenmaßnahmen ausgeht.

Eine deutsche Förderrichtlinie, die in diesem Zusammenhang jüngst genehmigt wurde, beschäftigt sich mit der Ladeinfrastrukturförderung von Elektromobilität. Ausgangspunkt ist das sog. Schnellladegesetz.<sup>26</sup> Damit beab-

18 Nowak, in: Immenga/Mestmäcker, Wettbewerbsrecht Band 5, 6. Aufl. 2022, AGVO Rn. 21.

19 Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14.12.2020, BAnz AT 24.12.2020 B3.

20 Vgl. Ziff. 1.1 der Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14.12.2020, BAnz AT 24.12.2020 B3.

21 Siehe den Sonderbericht 15/2023 des Europäischen Rechnungshofes: „EU-Industriepolitik im Bereich Batterien – Neuer strategischer Impuls erforderlich“, abrufbar unter [https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2023-15/SR-2023-15\\_DE.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2023-15/SR-2023-15_DE.pdf).

22 Mitteilung der Kommission über die Kriterien für die Würdigung der Vereinbarkeit von staatlichen Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse mit dem Binnenmarkt, Abl. C 528 vom 30.12.2021.

23 Vgl. Rn. 22 der Mitteilung der Kommission über die Kriterien für die Würdigung der Vereinbarkeit von staatlichen Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse mit dem Binnenmarkt, Abl. C 528 vom 30.12.2021.

24 <https://www.onlinehaendler-news.de/digital-tech/innovationen/136059-keine-milliardenfoerderung-tesla-auflagen>.

25 Mitteilung der Kommission für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022, Abl. C 80 vom 18.2.2022.

26 Gesetz über die Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz –

sichtigt die Bundesregierung, den bundesweit flächendeckenden, bedarfsgerechten Aufbau von öffentlich zugänglicher Infrastruktur für das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen zu gewährleisten. § 3 Abs. 1 S. 1 des Schnellladegesetzes legt fest, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die flächendeckende und bedarfsgerechte Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge gewährleistet. Hierfür hat das Ministerium einige Förderrichtlinien erlassen, um den privaten Betreibern die notwendigen finanziellen Anreize zur Errichtung der Infrastruktur zu setzen.

Eine Förderung hatte die Bundesrepublik als staatliche Beihilfe bei der Europäischen Kommission angemeldet, die die Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ Ende 2022 per Beschluss (SA.104749 (2022/N)) auf der Grundlage von Art. 107 Abs. 3 Buchst. c) AEUV unter Berücksichtigung der KUEBLL genehmigte. Diese Förderrichtlinie hat ein Gesamtvolumen von 1,8 Mrd. Euro. Die Maßnahme sieht die Einrichtung von 8500 Schnellladepunkten vor, an denen es möglich sein wird, Elektrofahrzeuge innerhalb von 15 bis 30 Minuten aufzuladen. Betroffen sind rund 900 Standorte entlang den Autobahnen in Deutschland, an denen es bislang keine Schnellladepunkte gibt oder wo die vorhandenen Ladepunkte nicht ausreichen, um den erwarteten Bedarf zu decken. Um die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, werden Fördermittel in Form von direkten Zuschüssen und laufenden Zahlungen zur Deckung eines Teils der Betriebskosten gewährt. Die Beihilfeempfänger sollen entsprechend der Notifizierung Unternehmen mit Erfahrung in der Errichtung und im Betrieb von Ladeinfrastruktur sein, die im Rahmen einer Ausschreibung ausgewählt werden. Dieser gerade erst entstehende Markt für Schnellladeinfrastruktur ist daher kurzfristig aber (mit dem Ziel einer klimaneutralen Mobilität bis 2035) auch langfristig hochlukrativ und sicherlich auch deswegen Gegenstand eines laufenden Rechtsstreits vor dem OLG Düsseldorf, welches Fragen dazu zuletzt dem EuGH vorlegte.<sup>27</sup>

## D. Hürden und Risiken

Für die Beihilfenempfänger bestehen neben den Vorteilen einer finanziellen Förderung freilich Risiken und bürokratische Hürden.

### I. Bürokratischer Aufwand

Bürokratische Hürden können in unterschiedlichen Anforderungen der Förderinstrumente bestehen. Wie in anderen Bereichen auch ist hier der Gesetzgeber gefragt, der mit einigen Initiativen zum Bürokratieabbau<sup>28</sup> versucht, der Wirtschaft insoweit Erleichterungen zu verschaffen. Unternehmen sollten aber auf eine sorgfältige Vorbereitung ihrer Anträge und eine enge Zusammenarbeit mit Experten achten, um potenzielle Fehler bei der Antragstellung zu vermeiden. Doch auch nach erfolgreicher Antragstellung und erfolgter Ausreichung der Fördermittel bestehen Rückforderungsrisiken, die es zu vermeiden gilt.

### II. Rückforderungsrisiken

Neben dem Risiko, Fördermittel aufgrund einer fehlerhaften Antragstellung gar nicht erst zu erhalten, bestehen auch

Rückforderungsrisiken bei der Rechtswidrigkeit der Fördermaßnahme insgesamt oder bei Fehlern in der Projektdurchführung.

#### 1. Bei Unionsrechtswidrigkeit der Fördermaßnahme

Hat die Kommission die endgültige Unvereinbarkeit einer staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt (materielle Unionsrechtswidrigkeit) festgestellt und ist die Beihilfe entgegen dem Durchführungsverbot gemäß Art. 108 Abs. 3 S. 3 AEUV bereits ausgezahlt, kann und muss die Kommission gegenüber dem Mitgliedstaat gleichzeitig verlangen, die Beihilfe von dem begünstigten Unternehmen zurückzufordern.<sup>29</sup> Diese Rückforderung dient der Wiederherstellung des früheren unionsrechtsmäßigen Zustands.<sup>30</sup>

Des Weiteren wird den Mitgliedstaaten in der Rückforderungsanordnung die Pflicht auferlegt, für den Zeitraum zwischen Auszahlung der Beihilfe und ihrer tatsächlichen Rückzahlung Zinsen von dem begünstigten Unternehmen zu erheben.<sup>31</sup> Für die Befugnis der Kommission zur Rückforderung gilt gemäß Art. 17 Abs. 1, 2 der Beihilfenverfahrensverordnung<sup>32</sup> eine Frist von zehn Jahren ab Gewährung der Beihilfe.

Entsprechende nationale Vorschriften wie beispielsweise § 48 Abs. 2, 49a Abs. 2, 48 Abs. 4 VwVfG<sup>33</sup>, wonach einer Rückforderung nach nationalem Recht der Vertrauensschutz des Begünstigten, der Wegfall der Bereicherung und/oder abgelaufene Rückforderungsfristen entgegenstünden, verhindern eine Rückforderung nicht. Von sorgfältigen Gewerbetreibenden – ohne dass für kleine und mittlere Unternehmen eine Ausnahme gilt – erwartet die Rechtsprechung, sich regelmäßig über die Einhaltung des beihilfenrechtskonformen Verfahrens Gewissheit zu verschaffen.<sup>34</sup> Der Beihilfenempfänger ist also für einen langen Zeitraum dem Risiko ausgesetzt, dass es zu einer Rückforderung des erhaltenen Betrages inklusive entsprechender Verzinsung kommen kann. Dieses Risiko ist aufgrund einer Modernisierung des Beihilfenkontrollverfahrens und entsprechender intensiver Kontakte zwischen dem notifizierenden Mitgliedsstaat und der Kommission in Teilen geringer geworden. Bei Beihilfenmaßnahmen auf Grundlage der AGVO ist dieses Risiko schon deutlich höher, denn hier erfolgt die Vereinbarkeitsprüfung zunächst im Wege der

SchnellLG) vom 25.6.2021, BGBl. 2021 Teil I Nr. 37, S. 2141; zuletzt geändert durch Art. 12 des Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 22.12.2023, BGBl. 2023 Teil I Nr. 409.

27 OLG Düsseldorf, 16.6.2023 – VII-Verg 29/22, derzeit anhängig beim EuGH, Rs. C-452/23 – Fastned Deutschland et Tesla Germany.

28 Vgl. BT-Drucks. 20/9000 vom 26.10.2023, „Sonderbericht der Bundesregierung – Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau in der 20. Legislaturperiode“.

29 Cremer, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 6. Aufl. 2022, AEUV Art. 108 Rn. 28.

30 Vgl. Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften, Urt. v. 20.3.1997 – Rs. C-24/95 – Alcan, ECLI:EU:C:1997:163.

31 Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften, Urt. v. 9.7.1997 – Rs. C-316/95 – Generics/Smith Kline and French Laboratories, ECLI:EU:C:1997:347.

32 Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13.7.2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Art. 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl. L 248 vom 24.9.2015.

33 Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.1.2003, BGBl. Teil I S. 102, das zuletzt durch Art. 1 des Gesetzes vom 4.12.2023, BGBl. 2023 Teil I Nr. 344 geändert worden ist.

34 Vgl. Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften, Urt. v. 20.3.1997 – Rs. C-24/95 – Alcan, ECLI:EU:C:1997:163, Rn. 25.

„Selbstveranlagung“ durch den Mitgliedsstaat, die Kommission prüft dann erst ex-post – für den Beihilfenempfänger dann regelmäßig (zu) spät.<sup>35</sup>

### 2. Bei Verstößen gegen nationale Vorgaben

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)<sup>36</sup> enthalten Nebenbestimmungen im Sinne des § 36 VwVfG, die regelmäßig Bestandteil von Zuwendungsbescheiden sind. Wird gegen diese oder andere individuelle Nebenbestimmungen verstoßen, droht eine teilweise oder vollständige Rückforderung bereits ausgezahlter Fördermittel.

Neben Mitteilungspflichten (vgl. Ziff. 5 ANBest-P) bei bestimmten Veränderungen im Projektzeitraum ist immer auch ein Verwendungsnachweis nach Erfüllung des Zuwendungszwecks einzureichen. Hier bestehen Fallstricke für die Zuwendungsempfänger, denn die Anforderungen an die Dokumentation, wie beispielsweise die Erstellung eines Sachberichts und eines zahlenmäßigen Nachweises, sind vielfältig. Letztlich ist es ratsam, sich bei Unklarheiten über Dokumentationspflichten frühzeitig juristischen Rat einzuholen bzw. mit der zuständigen Behörde oder dem beliebigen Projektträger in Verbindung zu treten, um Missverständnisse, die zu einer Kürzung oder gar Streichung der Fördermittel führen können, zu vermeiden.

Die Grundlage für eine Erstattung der erhaltenen Fördermittel ist dann das Verwaltungsverfahrensrecht, insbesondere §§ 48, 49 VwVfG. Häufig kommt es in der Praxis auch zu Rückforderungen in den Fällen, in denen der Zuwendungszweck nicht erreicht bzw. verfehlt wird.<sup>37</sup>

### III. Straf- und bußgeldrechtliche Risiken

Schließlich sei darauf hingewiesen, dass bei Verfehlungen im Zusammenhang mit Beihilfen regelmäßig straf- und bußgeldrechtliche Konsequenzen drohen, nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt des Subventionsbetrugs gemäß § 264 StGB. Hierbei sind auch die Vorschriften des Subventionsgesetzes<sup>38</sup> relevant, auf die im Antragsverfahren und in den Nebenbestimmungen eines Zuwendungsbescheides regelmäßig Bezug genommen wird.

### E. Fazit

Die Automobilindustrie befindet sich in einem Strukturwandel. Der Trend zur Elektrifizierung der Antriebe, die zunehmende Einführung autonomer Fahrfunktionen und das Aufkommen neuer Mobilitätsdienstleistungen sowie die fortschreitende Automatisierung und Vernetzung der Fertigungsprozesse verändern die Wertschöpfungsnetzwerke und die Produktion von Zulieferern und Automobilherstellern zum Teil tiefgreifend. Die damit verbundenen Auswirkungen beeinflussen auch den Industriestandort Deutschland maßgeblich. Fördermaßnahmen zugunsten von Unternehmen der Automobilwirtschaft können in diesem laufenden Transformationsprozess unterstützen, um den Strukturwandel zu nachhaltigen und innovativen Lösungen zu ermöglichen. Zukunftsinvestitionen in Digitalisierung, Industrie 4.0, neue Technologien und Produkte sowie die Qualifizierung von Beschäftigten sind Schlüsselemente, um die Fahrzeughersteller und -zulieferindustrie in Deutschland zu stärken und resiliente Wertschöpfungsnetzwerke aufzubauen. Neben den Förderungen auf europäischer Ebene sieht das EU-Beihilfenrecht hier Spielräume vor, innerhalb derer die Mitgliedsstaaten nationale Förderprogramme zugunsten der Automobilwirtschaft etablieren können – was Deutschland getan hat. Staatliche Beihilfen sollen und können ein Anreiz sein, damit die für eine Transformation notwendigen Investitionen von privatem Kapital vorgenommen werden. Eine fundierte Kenntnis der jeweiligen Programme ist erforderlich, um bürokratische Hürden im Zusammenhang mit Fördermaßnahmen zu überwinden, die sich bietenden Chancen optimal zu nutzen und Rückforderungsrisiken sowie straf- und bußgeldrechtliche Risiken zu minimieren.

35 Siehe nur EuGH, Urt. v. 5.3.2019 – C-349/17 – Eesti Pagar AS, ECLI:EU:C:2019:172.

36 Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung, ab 13.6.2019, veröffentlicht im Gemeinsamen Ministerialblatt Nr. 19/2019, S. 372.

37 Siehe § 49 Abs. 3 Nr. 1 VwVfG, vgl. VG Regensburg, Urt. v. 26.4.2021 – RN 5 K 19.427.

38 Gesetz gegen mißbräuchliche Inanspruchnahme von Subventionen (Subventionsgesetz) vom 29.7.1976, BGBl. Teil I S. 2034, 2037.

Prof. Dr. Christian Pelz, München\*

## Exportkontrolle und Sanktionen im Bereich der Automobilwirtschaft

Automobilhersteller hatten bis zum Beginn des Ukraine-Krieges nur sehr selten, Unternehmen der Zuliefererindustrie zwar häufiger, aber dennoch nur sporadisch Berührungspunkte mit dem Außenwirtschaftsrecht. Dies hat sich nunmehr grundlegend geändert. Alle Unternehmen im Bereich der Automobilwirtschaft, auch und gerade im Bereich des Gebrauchtwagenhandels, sind von Beschränkungen betroffen, wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß. Verbote und Beschränkungen gelten nicht nur für die Ausfuhr von Fahrzeugen, sondern können in weitem Umfang auch das Geschäft mit Kunden in nicht sanktionierten Ländern und sogar das Inlandsgeschäft betreffen. Ziel

des Beitrages ist es, die aufgrund der verschiedenen Sanktionspakete mittlerweile ziemlich unübersichtlich gewordene Rechtslage zu entwirren und übersichtlich darzustellen und aufzuzeigen, welche Compliance-Vorkehrungen insoweit geboten sind.

### I. Einführung

Ungeachtet des Grundsatzes der Außenwirtschaftsfreiheit in § 1 Abs. 1 Satz 1 AWG, sind Beschränkungen aus Grün-

\* Mehr über den Autor erfahren Sie auf S. III.