

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Vierte Kammer)

8. Juli 2010*

In der Rechtssache C-343/09

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 EG, eingereicht vom High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Vereinigtes Königreich), mit Entscheidung vom 2. Juli 2009, beim Gerichtshof eingegangen am 26. August 2009, in dem Verfahren

Afton Chemical Limited

gegen

Secretary of State for Transport

erlässt

* Verfahrenssprache: Englisch.

DER GERICHTSHOF (Vierte Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten J.-C. Bonichot, der Richterin C. Toader sowie der Richter K. Schiemann, P. Kūris (Berichterstatter) und L. Bay Larsen,

Generalanwältin: J. Kokott,
Kanzler: L. Hewlett, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 15. April 2010,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Afton Chemical Limited, vertreten durch J. Stratford und R. Blakeley, Barristers, und J. Flynn, QC, im Auftrag von M. Lohn, Solicitor,
- der deutschen Regierung, vertreten durch M. Lumma und J. Möller als Bevollmächtigte,
- des Rates der Europäischen Union, vertreten durch M. Moore und M. Simm als Bevollmächtigte,
- des Europäischen Parlaments, vertreten durch I. Anagnostopoulou und R. Kaškina als Bevollmächtigte,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch A. Alcover San Pedro, E. White und D. Kukovec als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der Schlussanträge der Generalanwältin in der Sitzung vom 6. Mai 2010

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Gültigkeit von Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG (ABl. L 140, S. 88), soweit mit ihm ein neuer Art. 8a Abs. 2 und 4 bis 6 in die Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. L 350, S. 58) eingefügt wird.
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Antrags der Afton Chemical Limited (im Folgenden: Afton) vom 2. Juli 2009 auf Zulassung ihrer Klage auf gerichtliche Überprüfung der Rechtmäßigkeit („judicial review“) der „Absicht und/oder Verpflichtung“ der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland, die Richtlinie 2009/30 umzusetzen.

Rechtlicher Rahmen

- 3 Der 35. Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/30 lautet:

„Die Verwendung besonderer metallischer Zusätze, vor allem die Verwendung von Methylcyclopentadienyl-Mangan-Tricarbonyl [im Folgenden: MMT] könnte die menschliche Gesundheit gefährden und könnte Kraftfahrzeugmotoren und Geräte zur Emissionskontrolle schädigen. Viele Automobilhersteller raten von der Verwendung von Kraftstoffen ab, die mit metallischen Zusätzen versetzt sind, und die Verwendung derartiger Kraftstoffe kann ein Erlöschen der Herstellergarantie für diese Fahrzeuge nach sich ziehen. Daher ist es zweckmäßig, die Auswirkungen der Verwendung des MMT unter Anhörung aller Beteiligten stetig zu überprüfen. Bis auf weiteres ist es notwendig, Maßnahmen zu treffen, um mögliche Schäden zu beschränken. Daher sollte für die Verwendung von MMT in Kraftstoffen eine Obergrenze festgesetzt werden, die auf dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft beruht. Dieser Grenzwert sollte nur angehoben werden, wenn der Nachweis dafür erbracht werden kann, dass die Verwendung höherer Beimischungsanteile keine nachteiligen Auswirkungen nach sich zieht. Um zu verhindern, dass Verbraucher unwissentlich die Herstellergarantien auf ihre Fahrzeuge aufs Spiel setzen, ist es erforderlich, die Kennzeichnung von Kraftstoffsorten mit metallischen Zusätzen vorzuschreiben.“

- 4 Durch Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30 wird in die Richtlinie 98/70 ein Art. 8a eingefügt, der vorsieht:

„Metallische Zusätze

(1) Die Kommission führt eine Bewertung der Gefahren für Gesundheit und Umwelt durch die Verwendung metallischer Zusätze in Kraftstoffen durch und entwickelt zu

diesem Zweck eine Testmethode. Sie teilt ihre Schlussfolgerungen dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 31. Dezember 2012 mit.

(2) Bis zur Entwicklung der in Absatz 1 genannten Testmethode ist der Gehalt an dem metallischen Zusatz Methylcyclopentadienyl-Mangan-Tricarbonyl (MMT) in Kraftstoffen ab 1. Januar 2011 auf 6 mg Mangan pro Liter begrenzt. Ab 1. Januar 2014 ist dieser Gehalt auf 2 mg Mangan pro Liter begrenzt.

(3) Der Grenzwert für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen nach Absatz 2 wird auf Basis der Ergebnisse der Bewertung, die mit Hilfe der in Absatz 1 genannten Testmethode durchgeführt wird, neu festgesetzt. Wenn die Risikobewertung dafür spricht, kann der Grenzwert auf Null reduziert werden. Eine Erhöhung des Grenzwerts ist nur möglich, wenn dies anhand der Risikobewertung gerechtfertigt ist. Eine solche Maßnahme zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Richtlinie wird nach dem in Artikel 11 Absatz 4 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Kennzeichnung bezüglich des Gehalts an metallischen Zusätzen in Kraftstoffen überall dort angebracht wird, wo Kraftstoffe mit metallischen Zusätzen an den Verbraucher abgegeben werden.

(5) Die Kennzeichnung enthält den folgenden Text: ‚Enthält metallische Zusätze‘.

(6) Die Kennzeichnung wird an einer deutlich sichtbaren Stelle angebracht, wo auch die Informationen zum Kraftstofftyp angezeigt werden. Die Kennzeichnung hat eine Größe und Schriftart, die deutlich sichtbar und gut lesbar ist.“

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

- 5 Afton hat ihren Sitz im Vereinigten Königreich und gehört zur Afton Chemical Group, die MMT zur weltweiten Verwendung produziert und vertreibt.

- 6 Laut den Ausführungen des High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), handelt es sich bei MMT um einen metallischen Kraftstoffzusatz auf Manganbasis, der die Oktanzahl in bleifreiem Kraftstoff erhöht und/oder die Ventile von Fahrzeugen schützt, die mit Ottokraftstoff betrieben werden, der Bleiersatzstoffe enthält.

- 7 Nach Ansicht von Afton ist die Einfügung von Art. 8a Abs. 2 und 4 bis 6 in die Richtlinie 98/70 durch die Richtlinie 2009/30 rechtswidrig. Vor Erlass der Richtlinie 2009/30 habe es keinerlei Begrenzung oder Beschränkung für die Verwendung von MMT und auch keine Kennzeichnungspflicht für metallische Zusätze im Allgemeinen und für MMT im Besonderen gegeben.

- 8 Afton hat beim vorliegenden Gericht einen Antrag auf Zulassung ihrer Klage auf gerichtliche Überprüfung der Rechtmäßigkeit („judicial review“) der „Absicht und/oder Verpflichtung“ der Regierung des Vereinigten Königreichs, die Richtlinie 2009/30 umzusetzen, gestellt.

- 9 Der High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), hat die Klage zugelassen und beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

Zu den Bestimmungen über metallische Zusätze in der Richtlinie 2009/30:

1. Ist bezüglich desjenigen Teils von Art. 1 Abs. 8, mit dem ein neuer Art. 8a Abs. 2 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, durch den die Verwendung von MMT in Kraftstoffen ab 1. Januar 2011 auf 6 mg Mangan pro Liter und ab 1. Januar 2014 auf 2 mg Mangan pro Liter begrenzt wird, die Festlegung dieser Grenzwerte
 - a) rechtswidrig, weil sie auf einem offensichtlichen Beurteilungsfehler beruht;
 - b) rechtswidrig, weil die Voraussetzungen für die Anwendung des Vorsorgeprinzips nicht erfüllt sind;
 - c) rechtswidrig, weil sie unverhältnismäßig ist;
 - d) rechtswidrig, weil sie gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung verstößt;
 - e) rechtswidrig, weil sie gegen das Gebot der Rechtssicherheit verstößt?

2. Ist bezüglich desjenigen Teils von Art. 1 Abs. 8, mit dem ein neuer Art. 8a Abs. 4 bis 6 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, wonach alle Kraftstoffe, die metallische Zusätze enthalten, mit dem Text „Enthält metallische Zusätze“ gekennzeichnet werden müssen, die Auferlegung dieser Kennzeichnungspflicht

a) rechtswidrig, weil sie auf einem offensichtlichen Beurteilungsfehler beruht;

b) rechtswidrig, weil sie unverhältnismäßig ist?

Zur Zulässigkeit der Vorlage

10 Das Vorabentscheidungsersuchen ist nach Ansicht des Parlaments und der Kommission unzulässig.

11 Diese Unzulässigkeit ergebe sich zum einen daraus, dass es an einer Streitigkeit zwischen den Beteiligten fehle, da der Secretary of State for Transport der Begründetheit der Klage neutral gegenüberstehe, und zum anderen das Verfahren vor dem vorliegenden Gericht allein zum Ziel habe, Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30 für nichtig erklären zu lassen.

12 Die Kommission trägt vor, Afton erfülle möglicherweise die Voraussetzungen für eine Direktklage vor den Gemeinschaftsgerichten nach Art. 230 EG.

- 13 Als Erstes ist darauf hinzuweisen, dass es Sache des nationalen Gerichts ist, vor dem eine Frage nach der Gültigkeit einer Handlung der Organe der Europäischen Union aufgeworfen wird, zu beurteilen, ob für seine Entscheidung eine Klärung dieses Punktes erforderlich ist, und den Gerichtshof gegebenenfalls zu ersuchen, über diese Frage zu befinden. Betreffen die vom nationalen Gericht vorgelegten Fragen die Gültigkeit einer Bestimmung des Gemeinschaftsrechts, ist der Gerichtshof daher grundsätzlich gehalten, darüber zu befinden (Urteile vom 10. Dezember 2002, *British American Tobacco [Investments]* und *Imperial Tobacco*, C-491/01, Slg. 2002, I-11453, Randnr. 34, sowie vom 3. Juni 2008, *Intertanko u. a.*, C-308/06, Slg. 2008, I-4057, Randnr. 31).
- 14 Der Gerichtshof kann es nur dann ablehnen, über eine von einem nationalen Gericht zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage zu befinden, wenn offensichtlich ist, dass die Auslegung oder die Beurteilung der Gültigkeit einer Gemeinschaftsvorschrift, um die das vorlegende Gericht ersucht, in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht oder wenn das Problem hypothetischer Natur ist (Urteile *British American Tobacco [Investments]* und *Imperial Tobacco*, Randnr. 35, sowie *Intertanko u. a.*, Randnr. 32).
- 15 Im Ausgangsverfahren ist der Vorlageentscheidung zu entnehmen, dass Afton beim High Court eine Klage auf Überprüfung der Rechtmäßigkeit der „Absicht und/oder Verpflichtung“ der Regierung des Vereinigten Königreichs, die Richtlinie 2009/30 umzusetzen, erhoben hat, obwohl die für die Umsetzung der Richtlinie vorgesehene Frist bei Klageerhebung noch nicht abgelaufen und keine nationale Maßnahme zur Umsetzung der Richtlinie erlassen worden war. Im Übrigen reicht es für die Annahme, dass zwischen Afton und dem Secretary of State for Transport eine Meinungsverschiedenheit besteht, aus, dass Letzterer seine Absicht bekundet hat, die Richtlinie 2009/30 umzusetzen (vgl. in diesem Sinne Urteil *British American Tobacco [Investments]* und *Imperial Tobacco*, Randnr. 36).

- 16 Ferner ist vor dem Gerichtshof unstreitig, dass die Vorlagefragen für die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits erheblich sind, da die Gültigkeit dieser Richtlinie die Voraussetzung für den Erlass nationaler Maßnahmen zur Umsetzung einer Richtlinie in das Recht des Vereinigten Königreichs sein kann (Urteil Intertanko u. a., Randnr. 34).
- 17 Daher ist nicht offensichtlich, dass die Beurteilung der Gültigkeit der Richtlinie 2009/30, um die das vorliegende Gericht ersucht, in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht oder ein hypothetisches Problem betrifft.
- 18 Was als Zweites die Frage betrifft, ob es ein Mittel der Umgehung des Art. 230 EG sein könnte, wenn das Ersuchen um Vorabentscheidung über die Gültigkeit in einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens für zulässig erklärt würde, ist festzustellen, dass in dem vollständigen System von Rechtsbehelfen und Verfahren, das der EG-Vertrag geschaffen hat, um die Kontrolle der Rechtmäßigkeit der Handlungen der Organe zu gewährleisten, natürliche oder juristische Personen, die wegen der Zulässigkeitsvoraussetzungen des Art. 230 Abs. 4 EG Gemeinschaftshandlungen allgemeiner Geltung nicht unmittelbar anfechten können, die Möglichkeit haben, je nach den Umständen des Falles die Ungültigkeit solcher Handlungen entweder inzident nach Art. 241 EG vor dem Gemeinschaftsrichter oder aber vor den nationalen Gerichten geltend zu machen und diese Gerichte, die nicht selbst die Ungültigkeit der genannten Handlungen feststellen können, zu veranlassen, dem Gerichtshof insoweit Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen (vgl. Urteil British American Tobacco [Investments] und Imperial Tobacco, Randnr. 39).
- 19 Demnach stellt sich die Frage, ob eine Nichtigkeitsklage von Afton gemäß Art. 230 Abs. 4 EG gegen die streitigen Bestimmungen ohne jeden Zweifel zulässig gewesen wäre, weil diese sie unmittelbar und individuell betreffen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 12. Dezember 1996, Accrington Beef u. a., C-241/95, Slg. 1996, I-6699, Randnr. 15, und vom 2. Juli 2009, Bavaria und Bavaria Italia, C-343/07, Slg. 2009, I-5491, Randnr. 40).

- 20 Insoweit ist festzustellen, dass Afton nicht ohne jeden Zweifel als von den streitigen Bestimmungen im Sinne des Art. 230 Abs. 4 EG „unmittelbar und individuell“ betroffen angesehen werden kann (vgl. Urteil *Bavaria und Bavaria Italia*, Randnr. 41).
- 21 Nach ständiger Rechtsprechung können Wirtschaftsteilnehmer nämlich nur dann als von der Handlung, deren Nichtigerklärung sie begehren, individuell betroffen angesehen werden, wenn sie in ihrer Rechtsstellung aufgrund tatsächlicher Umstände berührt werden, die sie aus dem Kreis aller übrigen Personen herausheben und sie in ähnlicher Weise wie einen Adressaten individualisieren (vgl. Urteile vom 15. Juli 1963, *Plaumann/Kommission*, 25/62, Slg. 1963, 213, 238, und vom 18. Mai 1994, *Cordoni/Rat*, C-309/89, Slg. 1994, I-1853, Randnr. 20).
- 22 Im Ausgangsverfahren betreffen die Bestimmungen der Richtlinie 2009/30, deren Ungültigkeit festgestellt werden soll, alle Hersteller von MMT.
- 23 Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30 hat nämlich nicht speziell Afton im Blick und betrifft sie nur in ihrer objektiven Eigenschaft als MMT-Hersteller und in der gleichen Weise wie jeden anderen Wirtschaftsteilnehmer, der sich tatsächlich oder potenziell in der gleichen Lage befindet.
- 24 Im Übrigen ist zu beachten, dass der Umstand, dass die Personen, für die eine Maßnahme gilt, nach Zahl oder sogar Identität mehr oder weniger genau bestimmbar sind, keineswegs bedeutet, dass sie als von der Maßnahme individuell betroffen anzusehen sind, sofern nur feststeht, dass die Maßnahme, wie im Ausgangsverfahren, aufgrund eines durch sie bestimmten objektiven Tatbestands rechtlicher oder tatsächlicher Art

anwendbar ist (vgl. u. a. Urteil vom 22. November 2001, Antillean Rice Mills/Rat, C-452/98, Slg. 2001, I-8949, Randnr. 52, sowie Beschluss vom 8. April 2008, Saint-Gobain Glass Deutschland/Kommission, C-503/07 P, Slg. 2008, I-2217, Randnr. 70).

- ²⁵ Es ist daher festzustellen, dass Afton nicht unbestreitbar befugt war, die streitigen Bestimmungen nach Art. 230 EG anzufechten. Sie ist demnach berechtigt, im Rahmen einer nach dem nationalen Recht erhobenen Klage die Ungültigkeit dieser Bestimmungen geltend zu machen, auch wenn sie gegen diese nicht innerhalb der in Art. 230 EG vorgesehenen Frist beim Gemeinschaftsrichter eine Nichtigkeitsklage erhoben hat (vgl. Urteil Bavaria und Bavaria Italia, Randnr. 46).
- ²⁶ Nach alledem sind die Fragen des vorlegenden Gerichts zulässig.

Zu den Vorlagefragen

Zur ersten Frage

- ²⁷ Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, mit dem ein Art. 8a Abs. 2 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, ungültig ist, weil durch ihn die Verwendung von MMT in Kraftstoffen ab 1. Januar 2011 begrenzt wird.

Zum Vorliegen eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers

- 28 Eingangs ist darauf hinzuweisen, dass in einem komplexen technischen, sich ständig weiterentwickelnden Rahmen wie im Ausgangsverfahren der Unionsgesetzgeber über ein weites Ermessen insbesondere in Bezug auf die Beurteilung der hoch komplexen wissenschaftlichen und technischen tatsächlichen Umstände bei der Festlegung von Art und Umfang der Maßnahmen, die er erlässt, verfügt, während die Kontrolle durch den Gemeinschaftsrichter auf die Prüfung beschränkt ist, ob die Ausübung eines solchen Ermessens nicht offensichtlich fehlerhaft ist, einen Ermessensmissbrauch darstellt oder der Gesetzgeber die Grenzen seines Ermessens offensichtlich überschritten hat. In einem solchen Kontext darf der Gemeinschaftsrichter nämlich nicht seine Beurteilung der tatsächlichen Umstände wissenschaftlicher und technischer Art an die Stelle derjenigen des Gesetzgebers setzen, dem allein der Vertrag diese Aufgabe anvertraut hat (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 15. Oktober 2009, *Enviro Tech [Europe]*, C-425/08, Slg. 2009, I-10035, Randnr. 47 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 29 Afton trägt vor, dass die Grenzwerte für MMT infolge eines offensichtlichen Fehlers bei der Beurteilung des Sachverhalts durch den Rat und das Parlament festgelegt worden seien. Die Festlegung der Grenzwerte werde nicht durch die Schlussfolgerung der Kommission in der dem Richtlinienvorschlag beigefügten Folgenabschätzung gestützt, und die Grenzwerte seien impraktikabel und willkürlich.
- 30 Hierzu ist als Erstes festzustellen, dass die Folgenabschätzung der Kommission, die als Begleitdokument zu ihrem Richtlinienvorschlag vorgelegt wurde und weder das Verbot metallischer Zusätze noch die Festlegung eines Grenzwerts für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen vorsah, weder den Rat noch das Parlament gebunden hat, die im Rahmen des Rechtsetzungsverfahrens der Mitentscheidung nach Art. 251 EG Änderungen in diesen Vorschlag einbringen konnten.

- 31 Als Zweites ist darauf hinzuweisen, dass nach Art. 95 Abs. 3 EG die Kommission von einem hohen Schutzniveau ausgeht und dabei insbesondere alle auf wissenschaftliche Ergebnisse gestützten neuen Entwicklungen berücksichtigt. Im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse streben das Parlament und der Rat dieses Ziel ebenfalls an.
- 32 Im Übrigen bestimmt Art. 174 Abs. 1 EG, dass die Umweltpolitik der Union zur Verfolgung einer Reihe von Zielen wie u. a. zum Schutz der menschlichen Gesundheit beiträgt. Art. 174 Abs. 3 EG sieht vor, dass die Union bei der Erarbeitung ihrer Umweltpolitik die verfügbaren wissenschaftlichen und technischen Daten berücksichtigt. Diese Verpflichtung gilt insbesondere für das Verfahren nach Art. 95 Abs. 3 EG, bei dem die Berücksichtigung neuer Daten erforderlich ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. November 2008, Niederlande/Kommission, C-405/07 P, Slg. 2008, I-8301, Randnr. 61).
- 33 Zu berücksichtigen ist jedoch, dass sich das weite Ermessen des Unionsgesetzgebers, das eine begrenzte gerichtliche Kontrolle seiner Ausübung impliziert, nicht ausschließlich auf die Art und die Tragweite der zu erlassenden Bestimmungen, sondern in bestimmtem Umfang auch auf die Feststellung der Grunddaten bezieht (vgl. u. a. Urteile vom 25. Oktober 2001, Italien/Rat, C-120/99, Slg. 2001, I-7997, Randnr. 44, und vom 7. September 2006, Spanien/Rat, C-310/04, Slg. 2006, I-7285, Randnr. 121).
- 34 Für eine solche gerichtliche Kontrolle ist es aber, auch wenn sie begrenzt ist, erforderlich, dass die Gemeinschaftsorgane, die den in Rede stehenden Rechtsakt erlassen haben, in der Lage sind, vor dem Gerichtshof zu belegen, dass sie beim Erlass des Rechtsakts ihr Ermessen tatsächlich ausgeübt haben, was voraussetzt, dass alle erheblichen Faktoren und Umstände der Situation, die mit diesem Rechtsakt geregelt werden sollte, berücksichtigt worden sind (Urteil Spanien/Rat, Randnr. 122).

- 35 Im Ausgangsverfahren ist dem vom Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit des Parlaments erarbeiteten Berichtsentwurf vom 19. Juli 2007 zu entnehmen, dass dieser Ausschuss empfohlen hat, die Verwendung von MMT in Kraftstoffen ab 1. Januar 2010 mit der Begründung zu verbieten, dass die Verwendung dieses und anderer metallischer Zusätze sehr umweltschädlich sei, ohne dass er genauere Angaben zu den wissenschaftlichen Grundlagen für diese Ansicht gemacht hätte.
- 36 Das Parlament hat im Verfahren vor dem Gerichtshof gleichwohl ausgeführt, dass dieser Ausschuss nicht nur „allgemeine Workshops“ zur Überarbeitung der Richtlinie 2003/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. März 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen (ABl. L 76, S. 10) organisiert habe, sondern auch einen „speziellen Workshop“ zu MMT am 3. April 2008, bei dem u. a. Afton angehört worden sei. Er habe auch verschiedene Studien berücksichtigt, in denen die Unschädlichkeit von MMT in Zweifel gezogen werde, so auch den in Kanada entstandenen Bericht „Sierra research“ der Canadian Vehicle Manufacturers' Association and Association of International Automobile Manufacturers of Canada vom 29. August 2008, der als eine später entstandene Studie von der Kommission bei der Veröffentlichung der Folgenabschätzung jedenfalls nicht habe herangezogen werden können.
- 37 Der Rat trägt vor, er habe im Gesetzgebungsverfahren die ab 2004 vom International Council on Clean Transportation (ICCT) (Internationaler Rat für sauberen Verkehr) durchgeführten Studien, die zeigten, dass die Verwendung von MMT der menschlichen Gesundheit und dem ordnungsgemäßen Funktionieren der Emissionskontrollsysteme schade, sowie die sogenannte „Brescia-Erklärung“ über die Prävention gegen die Neurotoxizität von Metallen vom 17. und 18. Juni 2006, in der u. a. empfohlen werde, Kraftstoffen keine organischen Verbindungen auf Manganbasis mehr beizumischen, berücksichtigt.
- 38 Es trifft zwar zu, dass Afton am 29. Dezember 2008 beim Rat, beim Parlament und bei der Kommission auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der

Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145, S. 43) die wissenschaftlichen Dokumente und Nachweise angefordert hat, die bei der Entscheidung über die Grenzwerte für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen berücksichtigt wurden, und dass keines der überlassenen Dokumente wissenschaftliche Informationen über die Risiken der Verwendung von MMT enthielt.

- 39 Alle diese Dokumente sind jedoch, davon abgesehen, dass sich die wissenschaftlichen Dokumente, die von den Mitgliedstaaten in den Sitzungen verwendet werden, nicht notwendigerweise im Besitz des Rates befinden, allgemein und daher allen Personen oder Unternehmen zugänglich, die an diesem Thema interessiert sind.
- 40 Daher kann nicht angenommen werden, dass diese wissenschaftlichen Dokumente im Rechtsetzungsverfahren nicht berücksichtigt wurden.
- 41 Aus dem Vorstehenden folgt, dass das Parlament, der Rat und die Kommission die verfügbaren wissenschaftlichen Daten einschließlich der während dieses Verfahrens erschienenen im Rechtsetzungsverfahren berücksichtigt haben, um ihr Ermessen tatsächlich auszuüben.
- 42 In Anbetracht der wissenschaftlichen Dokumente über die Auswirkungen von MMT auf die menschliche Gesundheit, die Umwelt und die Fahrzeuge haben das Parlament und der Rat keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, als sie beschlossen, einen Grenzwert für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen festzulegen. Folglich ist Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, soweit er einen Art. 8a Abs. 2 in die Richtlinie 98/70 einfügt, nicht ungültig.

Zur Missachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des Vorsorgeprinzips

- ⁴³ Afton trägt vor, dass die Grenzwerte für MMT unter Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erlassen worden seien, denn nichts könne eine solch strenge Begrenzung der Verwendung von MMT rechtfertigen, die in Wahrheit darauf hinauslaufe, die Substanz ab 2011 im bleifreien Ottokraftstoff und ab 2014 im Blei-Ersatzkraftstoff zu verbieten.
- ⁴⁴ Ferner versucht Afton darzulegen, dass es keinen Beweis gebe, der es rechtfertige, Rechtsvorschriften über die Anwendung des Vorsorgeprinzips in Bezug auf MMT zu erlassen, da weder die Auswirkungen von MMT auf die Gesundheit geprüft worden seien, noch eine wissenschaftliche Risikobewertung der negativen Auswirkungen von MMT auf die emissionsmindernden Technologien und die Umwelt stattgefunden habe. Auch werde das Vorsorgeprinzip zu Unrecht zur Rechtfertigung herangezogen.
- ⁴⁵ Nach ständiger Rechtsprechung dürfen nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, der zu den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts gehört, die Handlungen der Gemeinschaftsorgane nicht die Grenzen dessen überschreiten, was zur Erreichung der mit der fraglichen Regelung zulässigerweise verfolgten Ziele geeignet und erforderlich ist, wobei, wenn mehrere geeignete Maßnahmen zur Auswahl stehen, die am wenigsten belastende zu wählen ist und die dadurch bedingten Nachteile in angemessenem Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen müssen (Urteile vom 12. Juli 2001, Jippes u. a., C-189/01, Slg. 2001, I-5689, Randnr. 81, vom 7. Juli 2009, S.P.C.M. u. a., C-558/07, Slg. 2009, I-5783, Randnr. 41, und vom 9. März 2010, ERG u. a., C-379/08 und C-380/08, Slg. 2010, I-2007, Randnr. 86 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 46 Was die gerichtliche Nachprüfbarkeit der in der vorstehenden Randnummer genannten Voraussetzungen betrifft, verfügt der Unionsgesetzgeber über ein weites Ermessen in einem Bereich, in dem von ihm politische, wirtschaftliche und soziale Entscheidungen verlangt werden und in dem er komplexe Prüfungen durchführen muss. Eine in diesem Bereich erlassene Maßnahme ist nur dann rechtswidrig, wenn sie zur Erreichung des Ziels, das das zuständige Organ verfolgt, offensichtlich ungeeignet ist (Urteil S.P.C.M. u. a., Randnr. 42 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 47 Im vorliegenden Fall ist zu prüfen, ob die Festlegung von Grenzwerten für Mangan, wie sie in Art. 8a Abs. 2 der Richtlinie 98/70 vorgesehen sind, ein Mittel darstellt, das im rechten Verhältnis zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie steht.
- 48 Nach dem 35. Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/30 beruht die Zielsetzung der Grenzwerte für MMT darauf, dass die Verwendung dieser Substanz die menschliche Gesundheit gefährden und Kraftfahrzeugmotoren sowie Geräte zur Emissionskontrolle schädigen könnte. Er sieht eine Kennzeichnung aller Kraftstoffsorten und damit eine Pflicht zur Information der Verbraucher vor.
- 49 Die Ziele des Gesundheits-, Umwelt- und Verbraucherschutzes sind Gegenstand von Art. 95 Abs. 3 EG, wonach der Gesetzgeber für sie von einem hohen Schutzniveau ausgeht und dabei insbesondere alle auf wissenschaftliche Ergebnisse gestützten neuen Entwicklungen berücksichtigt, sowie von Art. 174 Abs. 1 und 2 EG, der vorsieht, dass die Umweltpolitik der Union u. a. auf dem Grundsatz der Vorsorge beruht.
- 50 Die Festlegung eines Grenzwerts für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen, durch die die Menge dieser Substanz, die möglicherweise Schäden für die Gesundheit verursacht, entsprechend verringert werden kann, ist für die Erreichung der vom

Unionsgesetzgeber verfolgten Ziele des Gesundheits- und Umweltschutzes nicht offensichtlich ungeeignet. Es bleibt jedoch zu prüfen, ob er dabei nicht über das hinausgeht, was für die Erreichung dieser Ziele erforderlich ist.

- 51 Im vorliegenden Fall sah der Richtlinienentwurf der Kommission zwar weder ein Verbot noch eine Begrenzung des MMT-Gehalts im Kraftstoff vor. Der Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit des Parlaments befürwortete hingegen ein vollständiges MMT-Verbot. In diesem Zusammenhang ist zur Richtlinie 2003/17 zu bemerken, dass bei Erlass der Richtlinie 2009/30 der Stand der Wissenschaft die Entwicklung einer Testmethode nicht oder nur schwer zugelassen hat.
- 52 Zudem sieht Art. 8a Abs. 1 der Richtlinie 98/70 die Entwicklung einer Testmethode und die Präsentation der Schlussfolgerungen vor dem Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2012 vor.
- 53 Der Grenzwert für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen wurde somit in Erwartung der Erarbeitung einer Testmethode festgelegt. Er hat daher vorübergehenden Charakter und kann je nach den verzeichneten Entwicklungsergebnissen geändert werden.
- 54 Schließlich fügt sich die streitige Bestimmung in den größeren Rahmen der Richtlinie 2009/30 ein, die im Kontext der Verringerung von Treibhausgasemissionen zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt Mindestspezifikationen für Kraftstoffe aufstellt.

- 55 Somit geht eine restriktive Maßnahme wie die Begrenzung des MMT-Gehalts in Kraftstoffen angesichts von Gesundheitsgefahren, Schäden an Kraftfahrzeugmotoren und Schwierigkeiten bei der Entwicklung einer Testmethode nicht über das hinaus, was für die Erreichung der Ziele der Richtlinie 2009/30 erforderlich ist.
- 56 Des Weiteren ist zu prüfen, ob der Unionsgesetzgeber bei Ausübung seines Ermessens in Verfolgung des ihm vom Vertrag vorgegebenen Ziels, ein hohes Gesundheits- und Umweltschutzniveau zu gewährleisten, versucht hat, einen gewissen Ausgleich zwischen dem Gesundheits-, Umwelt- und Verbraucherschutz auf der einen Seite und den wirtschaftlichen Interessen der Wirtschaftsteilnehmer auf der anderen Seite zu gewährleisten.
- 57 Vorab ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass das Parlament und der Rat durch die Folgenabschätzung der Kommission nicht gebunden waren.
- 58 Aus den wissenschaftlichen Dokumenten und Erörterungen zwischen den Beteiligten ergibt sich, dass bei Erlass der Richtlinie 2009/30 MMT noch nicht von einer öffentlichen oder unabhängigen Einrichtung auf seine Auswirkungen auf die Gesundheit wissenschaftlich untersucht worden war. Die Schlussfolgerungen der von den Branchenfachkreisen vorgelegten Studien unterscheiden sich erheblich danach, ob die betreffende Studie von der Automobilindustrie oder von den MMT-Herstellern durchgeführt wurde.
- 59 Mangels ausreichender und verlässlicher wissenschaftlicher Daten sah sich der Unionsgesetzgeber deshalb ernstlichen Zweifeln an der Unschädlichkeit von MMT für die Gesundheit und die Umwelt gegenüber.

- 60 Eine korrekte Anwendung des Vorsorgeprinzips erfordert erstens die Bestimmung der möglicherweise negativen Auswirkungen der vorgeschlagenen Verwendung von MMT auf die Gesundheit und zweitens eine erschöpfende Bewertung des Gesundheitsrisikos auf der Grundlage der zuverlässigsten verfügbaren wissenschaftlichen Daten und der neuesten Ergebnisse der internationalen Forschung (vgl. Urteil vom 28. Januar 2010, Kommission/Frankreich, C-333/08, Slg. 2010, I-757, Randnr. 92 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 61 Wenn es sich als unmöglich erweist, das Bestehen oder den Umfang des behaupteten Risikos mit Sicherheit festzustellen, weil die Ergebnisse der durchgeführten Studien unzureichend, nicht schlüssig oder ungenau sind, die Wahrscheinlichkeit eines tatsächlichen Schadens für die öffentliche Gesundheit jedoch fortbesteht, falls das Risiko eintritt, rechtfertigt das Vorsorgeprinzip den Erlass beschränkender Maßnahmen, wenn sie objektiv und nicht diskriminierend sind (vgl. Urteil Kommission/Frankreich, Randnr. 93 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 62 Unter diesen Umständen ist dem Unionsgesetzgeber zuzugestehen, dass er nach dem Vorsorgeprinzip Schutzmaßnahmen trifft, ohne abwarten zu müssen, dass das Vorliegen und die Größe dieser Gefahren klar dargelegt sind (vgl. Urteil Kommission/Frankreich, Randnr. 91).
- 63 In einem Fall wie dem des Ausgangsverfahrens stellt ein Grenzwert für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen keine Diskriminierung dar, da er für die gesamte Union und alle Hersteller und Importeure von MMT gilt.
- 64 Überdies durfte der Unionsgesetzgeber davon ausgehen, dass die gestaffelte Begrenzung des MMT-Gehalts in Kraftstoffen bei gleichzeitiger Schaffung der Möglichkeit in Art. 8a Abs. 3 der Richtlinie 98/70, diese Grenzwerte auf der Basis der Bewertungsergebnisse neu festzusetzen, geeignet ist, das hohe Gesundheits- und Umweltschutzniveau und die wirtschaftlichen Interessen der MMT-Hersteller miteinander zu vereinbaren.

- 65 Afton wendet sich schließlich gegen die Höhe der Grenzwerte und macht geltend, dass sie nicht wissenschaftlich fundiert sei und zu bestimmten Problemen bei älteren Fahrzeugen führe, die der Unionsgesetzgeber nicht geprüft habe. Zudem liefen die Grenzwerte auf ein faktisches Verbot von MMT hinaus.
- 66 Da jedoch Unsicherheiten in Bezug auf die Schäden bestehen, die durch MMT entstehen können, kann es auch keine genaueren Erkenntnisse darüber geben, in welcher Höhe die Grenzwerte für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen festgelegt werden müssen, um solche Schäden sachgerecht zu vermeiden.
- 67 Außerdem hat Afton 2008 weniger als 0,5 % aller weltweiten Verkäufe von MMT in der Union getätigt, wobei diese nur in einige Länder gingen. Andere Mitgliedstaaten wie die Bundesrepublik Deutschland haben zur gleichen Zeit MMT in Kraftstoffen verboten.
- 68 In Anbetracht der Unsicherheiten sowohl hinsichtlich der durch die Verwendung von MMT verursachten Schäden als auch in Bezug auf die Risiken für die Nutzer von MMT steht die Festlegung von Grenzwerten für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen zur Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus zu den wirtschaftlichen Interessen der MMT-Hersteller nicht offensichtlich außer Verhältnis.
- 69 Nach dem Vorstehenden ist Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, soweit mit ihm ein Art. 8a Abs. 2 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, nicht wegen Verstößen gegen das Vorsorgeprinzip und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ungültig.

Zur Missachtung des Grundsatzes der Gleichbehandlung

- 70 Afton macht geltend, es sei nicht gerechtfertigt, Grenzwerte für MMT festzulegen, ohne die Verwendung anderer metallischer Zusätze, u. a. derjenigen, die Mangan enthielten, zu beschränken.
- 71 MMT habe eine ähnliche Funktion wie andere metallische Zusätze und bewirke keine zusätzlichen Gesundheits- und Umweltrisiken. Zum Beispiel werde die Verwendung von Cyclopentadienyl-Mangan-Tricarbonyl (CMT) durch die fragliche Regelung nicht beschränkt.
- 72 Die Organe, die sich am Verfahren vor dem Gerichtshof beteiligt haben, tragen im Wesentlichen vor, dass die anderen manganbasierten Zusätze nicht innerhalb der Union verwendet oder in diese eingeführt würden.
- 73 Das Parlament fügt hinzu, dass MMT seit Langem Gegenstand von Studien und Risikoanalysen sei und als metallischer Zusatz in Kraftstoffen verwendet werde, während es über die anderen Zusätze keine Studien gebe.
- 74 Nach ständiger Rechtsprechung verlangt der Grundsatz der Gleichbehandlung bzw. das Diskriminierungsverbot, dass gleiche Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, sofern eine solche Behandlung nicht objektiv gerechtfertigt ist (Urteil S.P.C.M. u. a., Randnr. 74 und die dort angeführte Rechtsprechung).

- 75 Afton hat der Behauptung, die anderen manganbasierten metallischen Zusätze wie CMT würden nicht innerhalb der Union verwendet oder in diese eingeführt, nicht widersprochen.
- 76 Demnach sind der MMT betreffende Sachverhalt und der für die anderen manganbasierten metallischen Zusätze geltende Sachverhalt nicht gleich, so dass der Unionsgesetzgeber nicht gehalten war, für die anderen Zusätze Grenzwerte festzulegen.
- 77 Da kein Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung festgestellt wurde, ist Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, soweit mit ihm ein Art. 8a Abs. 2 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, nicht wegen eines solchen Verstoßes ungültig.

Zur Missachtung des Grundsatzes der Rechtssicherheit

- 78 Afton trägt vor, der neue Art. 8a Abs. 2 der Richtlinie 98/70 sei hinsichtlich des angenommenen Zusammenhangs zwischen dem Grenzwert für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen und der Entwicklung einer Testmethode nicht hinreichend präzise.
- 79 Der allgemeine Grundsatz der Rechtssicherheit, der ein grundlegendes Prinzip des Gemeinschaftsrechts darstellt, verlangt nach ständiger Rechtsprechung insbesondere, dass eine Regelung klar und bestimmt ist, damit der Rechtsunterworfenen seine Rechte und Pflichten unzweideutig erkennen und somit seine Vorkehrungen treffen kann (vgl. Urteile vom 14. April 2005, Belgien/Kommission, C-110/03, Slg. 2005,

I-2801, Randnr. 30, vom 10. Januar 2006, IATA und ELFAA, C-344/04, Slg. 2006, I-403, Randnr. 68, und Intertanko u. a., Randnr. 69).

- ⁸⁰ Entgegen der Auffassung von Afton kann der Zusammenhang zwischen dem Grenzwert für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen und der Entwicklung einer Testmethode nicht allein anhand von Art. 8a Abs. 2 der Richtlinie 98/70 beurteilt werden.
- ⁸¹ Art. 8a Abs. 3 Satz 1 der Richtlinie 98/70 sieht ausdrücklich vor, dass der „Grenzwert für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen nach Absatz 2 ... auf Basis der Ergebnisse der Bewertung, die mit Hilfe der in Absatz 1 genannten Testmethode durchgeführt wird, neu festgesetzt“ wird.
- ⁸² Somit ist die Formulierung in Art. 8a Abs. 2 der Richtlinie 98/70 hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen dem Grenzwert für den MMT-Gehalt in Kraftstoffen und der Entwicklung einer Testmethode nicht missverständlich.
- ⁸³ Daher ist kein Verstoß gegen den Grundsatz der Rechtssicherheit festzustellen und folglich Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, soweit mit ihm ein Art. 8a Abs. 2 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, nicht wegen eines solchen Verstoßes ungültig.
- ⁸⁴ Nach dem Vorstehenden hat die Prüfung der ersten Frage nichts ergeben, was die Gültigkeit von Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, soweit mit ihm ein Art. 8a Abs. 2 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, berühren könnte.

Zur zweiten Frage

- 85 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, mit dem ein Art. 8a Abs. 4 bis 6 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, ungültig ist, weil er eine Kennzeichnung von Kraftstoffen mit metallischen Zusätzen vorschreibt.
- 86 Afton vertritt die Auffassung, dass die Auferlegung der Kennzeichnungspflicht auf einem offensichtlichen Beurteilungsfehler beruhe. Auch sei sie unangemessen, da sie praktisch auf ein Verbot von MMT und anderen metallischen Zusätzen hinauslaufe.
- 87 Im 35. Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/30 ist ausgeführt, dass die Verwendung metallischer Zusätze, vor allem die Verwendung von MMT, die menschliche Gesundheit gefährden und Kraftfahrzeugmotoren und Geräte zur Emissionskontrolle schädigen könnte. Nach einem Hinweis auf die Warnungen der Automobilhersteller bringt der Unionsgesetzgeber dann im letzten Satz des Erwägungsgrundes seinen Willen zum Ausdruck, zu verhindern, dass Verbraucher unwissentlich die Herstellergarantien auf ihre Fahrzeuge aufs Spiel setzen.
- 88 Wie die Generalanwältin in Nr. 123 ihrer Schlussanträge festgestellt hat, zielt die Kennzeichnungspflicht auf den Verbraucherschutz ab, der nach Art. 153 EG ein Ziel der Union ist. Dieses Ziel soll durch die Förderung des Rechts der Verbraucher auf Information verwirklicht werden.
- 89 Das Anbringen einer Kennzeichnung mit dem Text „Enthält metallische Zusätze“ an einer deutlich sichtbaren Stelle ist ein geeignetes Mittel zur Verfolgung dieses Ziels.

- 90 Entgegen der Ansicht von Afton genügen die Kürze der Mitteilung und das Fehlen eines Hinweises auf die Herstellergarantie diesem Ziel.
- 91 Damit nämlich die Verbraucher Risiken für ihre Gesundheit und für ihre Fahrzeuge vermeiden können, müssen sie über das Vorhandensein solcher Zusätze im Kraftstoff informiert werden.
- 92 Das Ziel des Verbraucherschutzes kann zudem nicht allein durch die Festlegung der Grenzwerte nach Art. 8a Abs. 2 der Richtlinie 98/70 erreicht werden, die dem vom Vertrag geforderten hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveau genügen sollen und nur für MMT gelten.
- 93 Afton macht außerdem geltend, die Kennzeichnungspflicht laufe praktisch auf ein Verbot metallischer Zusätze in Kraftstoffen hinaus.
- 94 Hierzu ist festzustellen, dass jedenfalls die Kennzeichnung zum einen nur für den Verkauf von Kraftstoff gefordert wird, der metallische Zusätze enthält, und nicht für den Verkauf von MMT als Zusatz, und zum anderen angesichts des geringen Anteils an Kraftstoff mit solchen Zusätzen, vorliegend weniger als 0,1 % der Kraftstoffverkäufe innerhalb der Union, nicht geeignet ist, zu einer wesentlichen Mehrbelastung der Kraftstoffhersteller und -händler zu führen.
- 95 Daher durfte der Unionsgesetzgeber, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, die Kennzeichnungspflicht in Art. 8a Abs. 4 bis 6 der Richtlinie 98/70 vorsehen, die zur Erreichung des mit der Richtlinie 2009/30 verfolgten Verbraucherschutzziels nicht offensichtlich ungeeignet ist.

- ⁹⁶ Aus dem Vorstehenden folgt, dass die Prüfung der zweiten Frage nichts ergeben hat, was die Gültigkeit von Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, mit dem ein Art. 8a Abs. 4 bis 6 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, berühren könnte.
- ⁹⁷ Nach alledem hat die Prüfung der Fragen nichts ergeben, was die Gültigkeit von Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30, soweit mit ihm ein neuer Art. 8a Abs. 2 und 4 bis 6 in die Richtlinie 98/70 eingefügt wird, berühren könnte.

Kosten

- ⁹⁸ Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Vierte Kammer) für Recht erkannt:

Die Prüfung der Fragen hat nichts ergeben, was die Gültigkeit von Art. 1 Abs. 8 der Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die

Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG, soweit mit ihm ein neuer Art. 8a Abs. 2 und 4 bis 6 in die Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates eingefügt wird, berühren könnte.

Unterschriften