

Parteien des Ausgangsverfahrens

Rechtsmittelführerin: X

Andere Beteiligte: College van burgemeester en wethouders van gemeente Purmerend, Tamoil Nederland BV

Vorlagefragen

1. a) Ist Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2008/68/EG⁽¹⁾ dahin auszulegen, dass er einer in der Genehmigung für die LPG-Tankstelle enthaltenen Genehmigungsaufgabe entgegensteht, wonach die betreffende einzelne LPG-Tankstelle ausschließlich von LPG-Tankwagen mit einer hitzeabweisenden Ummantelung beliefert werden darf, während diese Verpflichtung nicht unmittelbar einem oder mehreren Betreibern von LPG-Tankwagen auferlegt wird?
- b) Ist es für die Beantwortung der ersten Frage von Bedeutung, dass der Mitgliedstaat mit Organisationen von Marktparteien in der LPG-Branche (u. a. Betreibern von LPG-Tankstellen, Herstellern, Verkäufern und Transporteuren von LPG) eine Vereinbarung in Form des „Safety Deal hittewerende bekleding op LPG-autogastankwagens“ (Safety Deal über die hitzeabweisende Ummantelung von LPG-Autogastankwagen) abgeschlossen hat, in der sich die Parteien zur Anwendung der hitzeabweisenden Ummantelung verpflichtet haben, und dieser Mitgliedstaat anschließend einen Runderlass wie den „Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval“ (Runderlass über Sicherheitsabstände im Zusammenhang mit der äußeren Sicherheit von LPG-Tankstellen bei Bescheiden mit Bezügen zu den Auswirkungen eines Unfalls) verabschiedet hat, in dem eine zusätzliche Risikopolitik festgelegt worden ist, die von der Annahme ausgeht, dass LPG-Tankstellen mittels Tankwagen beliefert werden, die mit einer hitzeabweisenden Ummantelung versehen sind?
2. a) Wenn ein nationales Gericht die Rechtmäßigkeit eines Durchsetzungsbeschlusses prüft, der dazu dient, die Erfüllung einer rechtlich unanfechtbar gewordenen und gegen das Unionsrecht verstoßenden Genehmigungsaufgabe durchzusetzen:
 - Ist es nach dem Unionsrecht, insbesondere der Rechtsprechung des Gerichtshofs zur nationalen Verfahrensautonomie, zulässig, wenn das nationale Gericht grundsätzlich von der Rechtmäßigkeit einer solchen Genehmigungsaufgabe ausgeht, es sei denn, diese verstößt offensichtlich gegen höherrangiges Recht, darunter Unionsrecht? Falls ja: Knüpft das Unionsrecht (zusätzliche) Bedingungen an diese Ausnahme?
 - Oder hat das nationale Gericht eine solche Genehmigungsaufgabe nach dem Unionsrecht — u. a. in Anbetracht der Urteile des Gerichtshofs vom 29. April 1999, *Ciola* (C-224/97, EU:C:1999:212), und vom 6. April 2006, *ED & F Man Sugar* (C-274/04, EU:C:2006:233) — wegen Verstoßes gegen dieses Recht unangewendet zu lassen?
- b) Ist es bei der Beantwortung von Frage 2 Buchst. a von Belang, ob der Durchsetzungsbeschluss eine Entschädigungssanktion (remedy) oder eine strafrechtliche Sanktion (criminal charge) darstellt?

⁽¹⁾ Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABL 2008, L 260, S. 13).

Rechtsmittel der Bundesrepublik Deutschland gegen das Urteil des Gerichts (Neunte erweiterte Kammer) vom 13. Dezember 2018 in den verbundenen Rechtssachen T-339/16, T-352/16 und T-391/16, Ville de Paris, Ville de Bruxelles und Ayuntamiento de Madrid gegen Europäische Kommission, eingelegt am 22. Januar 2019

(Rechtssache C-177/19 P)

(2019/C 155/36)

Verfahrenssprachen: Spanisch und Französisch

Verfahrensbeteiligte

Rechtsmittelführerin: Bundesrepublik Deutschland (Prozessbevollmächtigte: J. Möller, S. Eisenberg und D. Klebs, Bevollmächtigte)

Andere Verfahrensbeteiligte: Europäische Kommission, Ville de Paris, Ville de Bruxelles, Ayuntamiento de Madrid

Anträge der Rechtsmittelführerin

Die Rechtsmittelführerin beantragt,

1. das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 13. Dezember 2018 in den verbundenen Rechtssachen T-339/16, T-352/16 und T-391/16 aufzuheben;
2. die Klagen abzuweisen;
3. die Klägerinnen zur Tragung der Kosten vor dem Gerichtshof und dem Gericht zu verurteilen;
4. hilfsweise, das oben genannte Urteil in Nr. 3 des Tenors dahingehend abzuändern, dass die Wirkung der für nichtig erklärten Regelung für eine deutlich längere Höchstfrist als 12 Monate ab Rechtskraft des Urteils aufrecht erhalten wird.

Rechtsmittelgründe und wesentliche Argumente

Zur Stützung des Rechtsmittels macht die Rechtsmittelführerin vier Rechtsmittelgründe geltend:

Das Gericht habe erstens die Klage zu Unrecht für zulässig gehalten. Die Annahme, dass die klagenden Gemeinden durch die Verordnung (EU) 2016/646 ⁽¹⁾ bei der Ausübung ihrer Befugnisse für den Erlass von Maßnahmen zur Luftreinhaltung unmittelbar betroffen sind, sei rechtsfehlerhaft.

Zweitens weise das angefochtene Urteil einen Begründungsmangel auf, weil es keine Begründung enthalte, inwiefern diese Verordnung die Klägerinnen unmittelbar betrifft. Vielmehr leite das Gericht die unmittelbare Betroffenheit der Klägerinnen einzig daraus ab, dass die Richtlinie 2007/46/EG ⁽²⁾ es verbiete, Fahrverbote in Bezug auf Fahrzeuge zu verhängen, die der Euro-6-Norm entsprechen. Auch diese Auslegung der Richtlinie 2007/46 treffe nicht zu.

Das Gericht habe drittens in rechtsfehlerhafter Weise angenommen, insbesondere unter Verletzung von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ⁽³⁾, dass die Kommission nicht zum Erlass der Verordnung 2016/646 in der konkreten Form befugt gewesen sei. Das Gericht habe übersehen, dass der Kommission ein weiter Beurteilungsspielraum zugestanden habe, als sie in der Verordnung 2016/646 Übereinstimmungsfaktoren für die Abgasmessungen im RDE-Testverfahren bestimmte. Anders als vom Gericht angenommen, habe es sich hierbei nicht um eine Änderung der Grenzwerte in der Verordnung Nr. 715/2007 gehandelt, sondern um Festlegungen, die aufgrund der Neuheit und Eigenart des Messverfahrens erforderlich seien (Messstoleranzen).

Viertens habe das Gericht in rechtsfehlerhafter Weise angenommen, dass die Aufhebung eines Teils der Verordnung 2016/646 rechtlich möglich sei. Es habe dabei verkannt, dass das Messverfahren nicht ohne Übereinstimmungsfaktoren praktisch durchgeführt werden könne und die Kommission ausdrücklich die Verbindlichkeit des RDE-Verfahrens für Genehmigungszwecke von der Einführung von Korrekturfaktoren abhängig gemacht habe.

Im Hilfsantrag macht die deutsche Regierung geltend, das Gericht habe nicht hinreichend berücksichtigt, dass dem Unionsgesetzgeber der Erlass einer neuen Regelung in der vom Urteil gesetzten Frist nicht möglich sei. Daher solle die Wirkung der im Urteil für nichtig erklärten Regelung für eine deutlich längere Höchstfrist als zwölf Monate ab Rechtskraft des Urteils aufrecht erhalten werden.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6); ABl. 2016, L 109, S. 1.

⁽²⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge; ABl. 2007, L 263, S. 1.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge; ABl. 2007, L 171, S. 1.
