

Geschäftsverzeichnisnr. 4786
Urteil Nr. 149/2010 vom 22. Dezember 2010

## URTEIL

---

*In Sachen:* Klage auf Nichtigkeitserklärung des Gesetzes vom 22. Juli 2009 über die Verpflichtung zur Beimischung von Biokraftstoff in die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten fossilen Kraftstoffe, erhoben von der VoG « Belgische Petroleum Unie » und anderen.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Vorsitzenden M. Bossuyt und R. Henneuse, den Richtern E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey und P. Nihoul, und dem emeritierten Vorsitzenden M. Melchior gemäß Artikel 60*bis* des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, unter Assistenz des Kanzlers P.-Y. Dutilleux, unter dem Vorsitz des Vorsitzenden M. Bossuyt,

verkündet nach Beratung folgendes Urteil:

\*

\* \*

## I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Hof mit am 15. Oktober 2009 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 16. Oktober 2009 in der Kanzlei eingegangen ist, erhoben Klage auf Nichtigerklärung des Gesetzes vom 22. Juli 2009 über die Verpflichtung zur Beimischung von Biokraftstoff in die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten fossilen Kraftstoffe (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 3. August 2009, zweite Ausgabe): die VoG « Belgische Petroleum Unie », mit Vereinigungssitz in 1070 Brüssel, Vaartdijk 1, die « Continental Tanking Company » AG, mit Gesellschaftssitz in 7700 Mouscron, boulevard Industriel 100, die « Belgische Olie Maatschappij » AG, mit Gesellschaftssitz in 2020 Antwerpen, d'Herbouvillekaai 100, die « Octa » AG, mit Gesellschaftssitz in 1150 Brüssel, Generaal Baron Empainlaan 21, die « Van Der Sluijs Group Belgium » AG, mit Gesellschaftssitz in 9000 Gent, Wiedauwkaai 75, die « Belgomazout Liège » AG, mit Gesellschaftssitz in 4020 Wandre, rue du Dossay 2, die « Martens Energie » AG, mit Gesellschaftssitz in 7870 Lens, rue de Cambron 10, die « Transcor Oil Services » AG, mit Gesellschaftssitz in 1420 Braine-l'Alleud, boulevard de France 7, die Gesellschaft niederländischen Rechts « B.V. Mabanafit », Domizil erwählend in 2000 Antwerpen, Meir 24, die « Belgomine » AG, mit Gesellschaftssitz in 9140 Temse, Wilfordkaai 43, die « Van Raak Distributie » AG, mit Gesellschaftssitz in 2381 Weelde, Toekomststraat 1, die « Bouts » AG, mit Gesellschaftssitz in 3500 Hasselt, Scheepvaartkaai, die « Gabriels & C<sup>o</sup> » AG, mit Gesellschaftssitz in 9308 Hofstade, Hekkestraat 41, die « Joassin René » AG, mit Gesellschaftssitz in 5020 Flawinne, rue Fernand Marchand 1, die « Orion Trading Group » AG, mit Gesellschaftssitz in 2018 Antwerpen, De Keyserlei 5/58, die « Petrus » AG, mit Gesellschaftssitz in 1050 Brüssel, Renbaanlaan 48, und die « Argosoil Belgium » PGmbH, mit Gesellschaftssitz in 1800 Vilvoorde, Mechelsesteenweg 277.

Schriftsätze würden eingereicht von

- dem Ministerrat,
- Eric Watteau, wohnhaft in 1325 Chaumont-Gistoux, chemin du Grand Sart 32,
- der VoG « Belgian Bioethanol Association (BBA) », mit Vereinigungssitz in 1000 Brüssel, Jozef II-straat 106, und der VoG « Belgian Biodiesel Board (BBB) », mit Vereinigungssitz in 1040 Brüssel, Sint-Michielslaan 34.

Die klagenden Parteien haben einen Erwidierungsschriftsatz eingereicht.

Gegenerwidierungsschriftsatz würden eingereicht von

- dem Ministerrat,
- Eric Watteau,
- der VoG « Belgian Bioethanol Association (BBA) » und der VoG « Belgian Biodiesel Board (BBB) ».

Durch Anordnung vom 16. September 2010 hat der Hof die Rechtssache für verhandlungsreif erklärt und den Sitzungstermin auf den 13. Oktober 2010 anberaumt, nachdem er die Parteien aufgefordert hat,

1. sich in der Sitzung zur Bedeutung und Tragweite des Wortes « Mischungen » in Artikel 5 des angefochtenen Gesetzes zu äußern, und insbesondere dazu, ob dieses Wort den Vorarbeiten widerspricht, in denen es heißt, dass die registrierten Erdölgesellschaften « selbst entscheiden, ob sie fossile Kraftstoffe unvermengt verkaufen, oder aber mit Biokraftstoffen vermengen », wobei ebenfalls das Gutachten des Staatsrates zu berücksichtigen ist, in dem dieser Artikel 5 mit dem Ziel aufgegriffen wird, festzustellen, dass es sich um eine Produktnorm handelt;

2. spätestens bis zum 11. Oktober 2010 Sachverständigengutachten vorzubringen, anhand deren nachgewiesen werden kann, ob es gegebenenfalls technisch oder wirtschaftlich unmöglich oder sehr schwierig ist, den angefochtenen Bestimmungen zu entsprechen, und den jeweils anderen Parteien innerhalb derselben Frist eine Kopie derselben zu übermitteln.

Zusätzliche Unterlagen würden eingereicht von

- Eric Watteau,
- dem Ministerrat,
- der VoG « Belgian Bioethanol Association (BBA) » und der VoG « Belgian Biodiesel Board (BBB) ».

Auf der öffentlichen Sitzung vom 13. Oktober 2010

- erschienen
- RA P. Mallien, RA M. Deketelaere und RA J. De Coninck, in Antwerpen zugelassen, für die klagenden Parteien,
- Eric Watteau, persönlich,
- RA P. de Bandt, in Brüssel zugelassen, für die VoG « Belgian Bioethanol Association (BBA) » und die VoG « Belgian Biodiesel Board (BBB) »,
  - . RA J.-F. De Bock und RÄin J. Moens, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,
- haben die referierenden Richter A. Alen und J.-P. Moerman Bericht erstattet,
- wurden die vorgenannten Parteien angehört,
- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des vorerwähnten Sondergesetzes vom 6. Januar 1989, die sich auf das Verfahren und den Sprachgebrauch beziehen, wurden eingehalten.

## II. *In rechtlicher Beziehung*

(...)

### *In Bezug auf die angefochtenen Bestimmungen*

B.1. Die Nichtigkeitsklage richtet sich gegen das Gesetz vom 22. Juli 2009 über die Verpflichtung zur Beimischung von Biokraftstoff in die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten fossilen Kraftstoffe. Aus der Darlegung der Klagegründe ergibt sich jedoch, dass die Klage lediglich gegen die Artikel 4 und 5 dieses Gesetzes gerichtet sind, die folgendermaßen lauten:

« Art. 4. § 1. Registrierte Erdölgesellschaften, die Benzin- und/oder Dieselerzeugnisse in den steuerrechtlich freien Verkehr überführen, sind verpflichtet, in demselben Kalenderjahr ebenfalls eine wie folgt bestimmte Menge nachhaltiger Biokraftstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr zu überführen:

- FAME von mindestens 4 v/v % der Menge in den steuerrechtlich freien Verkehr überführter Dieselerzeugnisse,

- Bioethanol, pur oder in der Form von Bio-ETBE, von mindestens 4 v/v % der Menge in den steuerrechtlich freien Verkehr überführter Benzinerzeugnisse.

§ 2. Die in § 1 erwähnte Verpflichtung gilt nicht für Mengen Benzin- und/oder Dieselerzeugnisse, die eine registrierte Erdölgesellschaft in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt aus Pflichtvorräten, die in Artikel 2 Nr. 4 des Gesetzes vom 26. Januar 2006 über die Haltung von Pflichtvorräten an Erdöl und Erdölerzeugnissen und die Schaffung einer Agentur für die Verwaltung eines Teils dieser Vorräte und zur Abänderung des Gesetzes vom 10. Juni 1997 über die allgemeine Regelung, den Besitz, den Verkehr und die Kontrollen der Akzisenprodukte erwähnt sind, insofern diese Pflichtvorräte, die unvermengt mit Biokraftstoffen von APETRA in Volleigentum gehalten und verwaltet werden, beim ersten Erwerb durch einen Käufer ohne Akzisennummer in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt werden.

Art. 5. Die Überführung von nachhaltigen Biokraftstoffen in den steuerrechtlich freien Verkehr, wie in Artikel 4 erwähnt, erfolgt über Mischungen mit den in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Benzin- und/oder Dieselerzeugnissen, unter Einhaltung der Produktnormen NBN EN 590 für Dieselerzeugnisse und NBN EN 228 für Benzinerzeugnisse ».

### *In Bezug auf die Zulässigkeit der Klage und der Interventionen*

B.2.1. Die erste klagende Partei ist eine anerkannte Berufsvereinigung, deren Vereinigungszweck gemäß ihrer Satzung die Verteidigung der allgemeinen und geschäftlichen Interessen der unabhängigen Importeure von Ölprodukten sowohl in Belgien als auch im Ausland ist.

Die zweite bis siebte klagende Partei sind unabhängige Importeure, Händler und Verteiler von Ölprodukten. Sie führen an, dass sie infolge der angefochtenen Bestimmungen direkt und nachteilig von einer schweren und tief greifenden Verpflichtung zur Beimischung von nachhaltigen Biokraftstoffen in die durch sie in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Kraftstoffe betroffen seien.

Im Gegensatz zu dem, was der Ministerrat anführt, weisen die klagenden Parteien das rechtlich erforderliche Interesse nach.

B.2.2. Der Interventionsschriftsatz der VoG « Belgian Bioethanol Association » und der VoG « Belgian Biodiesel Board » ist zulässig, da die Mitglieder dieser Berufsvereinigungen in ihrer Situation unmittelbar durch die Entscheidung des Hofes über die angefochtenen Bestimmungen betroffen sein können.

B.2.3. Eric Watteau hat am 30. Dezember 2009 einen Interventionsschriftsatz eingereicht. Da dieser Interventionsschriftsatz sich nicht auf die in der Klageschrift dargelegten Klagegründe bezieht, ist er unzulässig. Artikel 87 § 2 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof erlaubt es nämlich im Gegensatz zu Artikel 85 nicht, in dem Schriftsatz neue Klagegründe vorzubringen.

### *In Bezug auf den ersten Klagegrund*

B.3. In ihrem ersten Klagegrund führen die klagenden Parteien an, dass die angefochtenen Bestimmungen gegen Artikel 6 § 1 II Absatz 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur

Reform der Institutionen verstießen, weil nicht der föderale Gesetzgeber, sondern die Regionen dafür zuständig seien, Maßnahmen zum Schutz der Umwelt zu ergreifen.

Die Verteidigung des Ministerrates und der intervenierenden Parteien besteht hauptsächlich darin, dass die angefochtenen Bestimmungen « Produktnormen » im Sinne von Artikel 6 § 1 II Absatz 2 Nr. 1 desselben Sondergesetzes seien, so dass sie tatsächlich zum Zuständigkeitsbereich des föderalen Gesetzgebers gehörten.

B.4.1. Durch das Sondergesetz vom 16. Juli 1993 hat Artikel 6 § 1 II Absatz 1 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 mit Wirkung zum 30. Juli 1993 die heutige Fassung erhalten. Dadurch wurde die Befugnis des föderalen Gesetzgebers, noch Normen zum Schutz der Umwelt festzulegen, hinfällig.

Aufgrund von Artikel 6 § 1 II Absatz 2 Nr. 1 dieses Sondergesetzes ist die Föderalbehörde jedoch weiterhin befugt, diesbezügliche Produktnormen festzulegen, sofern die Regionalregierungen daran beteiligt werden (Artikel 6 § 4 Nr. 1 desselben Sondergesetzes).

Produktnormen sind Regeln, die auf zwingende Weise die Bedingungen festlegen, die ein Produkt bei der Markteinführung erfüllen muss, unter anderem hinsichtlich des Schutzes der Umwelt. Sie legen insbesondere Grenzen für das Maß der Verunreinigung oder der Belästigung fest, das in der Zusammensetzung oder in den Emissionen eines Produktes nicht überschritten werden darf, und sie können spezifische Bestimmungen über Eigenschaften, Testmethoden, Verpackung, Kennzeichnung und Etikettierung der Produkte enthalten.

B.4.2. In den Vorarbeiten (*Parl. Dok.*, Senat, 1992-1993, Nr. 558/1, S. 20; *Parl. Dok.*, Kammer, 1992-1993, Nr. 1063/7, SS. 37, 38, 39, 42, 43 und 44) wurde wiederholt darauf hingewiesen, dass unter « Produktnormen », deren Festlegung der Föderalbehörde vorbehalten ist, nur Vorschriften zu verstehen sind, denen Produkte hinsichtlich der Umwelt « bei der Markteinführung » entsprechen müssen. Der Umstand, dass die Zuständigkeit für Produktnormen der Föderalbehörde vorbehalten bleibt, ist nämlich gerade durch die Notwendigkeit gerechtfertigt, die belgische Wirtschafts- und Währungsunion zu schützen (*Parl. Dok.*, Senat, 1992-1993, Nr. 558/1, S. 20; *Parl. Dok.*, Kammer, 1992-1993, Nr. 1063/7, S. 37) und

Hindernisse für den freien Warenverkehr zwischen den Regionen zu beseitigen (*Parl. Dok.*, Senat, 1992-1993, Nr. 558/5, S. 67).

B.5.1. Obwohl Artikel 5 des angefochtenen Gesetzes bestimmt, dass die auferlegten Verpflichtungen eingehalten werden müssen « über Mischungen mit den in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten Benzin- und/oder Dieselerzeugnissen », und obwohl der Begriff « Mischung » im angefochtenen Gesetz nicht näher definiert wird, geht aus den Vorarbeiten hervor, dass der Gesetzgeber die Stellungnahme der Europäischen Kommission Nr. 2007/0266/B vom 15. August 2007 über den Entwurf von Artikel 183 des Programmgesetzes vom 27. April 2007 berücksichtigen wollte, aufgrund dessen Benzinerzeugnisse 7 % Ethanol und Dieselerzeugnisse 5 % FAME enthalten müssen.

In der Begründung des angefochtenen Gesetzes wurde daher erklärt:

« Die Verpflichtung zur Beimischung von fossilen Kraftstoffen mit Biokraftstoff gilt für die jährliche Menge der in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten fossilen Kraftstoffe und nicht für jeden einzelnen Liter.

Das Produkt, das gemäß dem Vorentwurf des Gesetzes in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt wird, muss jederzeit den geltenden Produktnormen entsprechen. Diese wurden auch in den königlichen Erlass vom 4. März 2005 über die Bezeichnungen und die Merkmale von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen für Motorfahrzeuge und für nicht für die Straße bestimmte mobile Maschinen aufgenommen » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2008-2009, DOC 51-2037/001, S. 7).

Der Hof prüft die angefochtenen Bestimmungen in dieser Auslegung anhand der Regeln der Zuständigkeitsverteilung.

B.5.2. Indem die registrierten Erdölgesellschaften, die Benzinerzeugnisse und/oder Dieselerzeugnisse in den steuerrechtlich freien Verkehr überführen, verpflichtet werden, jährlich eine bestimmte Menge nachhaltiger Biokraftstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr zu überführen, schreiben die angefochtenen Bestimmungen eine Produktnorm im Sinne von Artikel 6 § 1 II Absatz 2 Nr. 1 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 zur Reform der Institutionen vor. Diese Verpflichtung beinhaltet nämlich eine Bedingung, die bei Strafe der « administrativen Geldbuße » im Sinne von Artikel 10 des angefochtenen Gesetzes bei der Markteinführung von Benzin- oder Dieselerzeugnissen eingehalten werden muss. Der Umstand, dass nicht jede Einheit des auf den Markt gebrachten Produktes diese Bedingung erfüllen muss,

schließt nicht die Einstufung als Produktnorm aus. Folglich war der föderale Gesetzgeber befugt, diese Verpflichtung aufzuerlegen.

B.6. Der erste Klagegrund ist unbegründet.

*In Bezug auf den zweiten Klagegrund*

B.7. In ihrem zweiten Klagegrund führen die klagenden Parteien einen Verstoß gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit dem Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit an. Sie machen geltend, dass aus technischen Gründen, wie ein Verbot des Verkaufs von reinem Biokraftstoff in einem offenen Kreislauf und ein Fuhrpark, der nicht dem Fahren mit reinem Biokraftstoff angepasst ist, die in der angefochtenen Bestimmung enthaltene Verpflichtung nur erfüllt werden könne, indem nachhaltige Biokraftstoffe dem an der Zapfsäule verkauften Dieselkraftstoff und Benzin beigemischt würden. Dies stehe im Widerspruch zur Richtlinie 98/70/EG und verstoße somit auf diskriminierende Weise gegen die Handels- und Gewerbefreiheit. Außerdem führen sie an, dass die geringen Obergrenzen, die durch die CEN-Normen EN590 (maximal 7 % FAME je Liter Dieselkraftstoff) und EN228 (maximal 5 % Bioethanol oder 15 % Bio-ETBE je Liter Benzin) festgelegt würden, die Beimischungsverpflichtung technisch unmöglich oder sehr schwierig machten, wenn man wisse, dass der gekaufte Dieselkraftstoff oder das gekaufte Benzin immer einen Bruchteil (von nicht notwendigerweise nachhaltigem) Biokraftstoff enthalte.

Hingegen führen der Ministerrat und die intervenierenden Parteien an, dass einerseits die von den klagenden Parteien angeführten technischen Bedenken unbegründet seien und andererseits die Handels- und Gewerbefreiheit nicht absolut sei.

B.8. Die Handels- und Gewerbefreiheit kann nicht als eine absolute Freiheit angesehen werden. In sehr vielen Fällen schränkt eine Gesetzesnorm - sei es im Wirtschaftssektor oder in anderen Sektoren - die Handlungsfreiheit der beteiligten Personen oder Unternehmen ein und hat somit notwendigerweise Auswirkungen auf die Handels- und Gewerbefreiheit. Der Gesetzgeber würde gegen die Handels- und Gewerbefreiheit im Sinne von Artikel 6 § 1 VI Absatz 3 des Sondergesetzes vom 8. August 1980 nur verstoßen, wenn er diese Freiheit einschränken würde,



ohne dass es hierzu irgendeine Notwendigkeit gäbe, oder wenn diese Einschränkung absolut unverhältnismäßig gegenüber der Zielsetzung sei oder diesen Grundsatz derart verletzen würde, dass die Wirtschafts- und Währungsunion hierdurch gefährdet würde.

B.9. In der vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 2009/30/EG vom 23. April 2009 geltenden Fassung bestimmten die Artikel 3 und 4 der 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 »:

« Artikel 3 Ottokraftstoff

(1) Die Mitgliedstaaten untersagen in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab dem 1. Januar 2000 das Inverkehrbringen von verbleitem Ottokraftstoff.

(2) a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass unverbleiter Ottokraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab 1. Januar 2000 nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs I entspricht.

b) Unbeschadet des Buchstabens a) gestatten die Mitgliedstaaten ab 1. Januar 2000 in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von unverbleitem Ottokraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs III entspricht.

c) Die Mitgliedstaaten stellen ferner sicher, dass unverbleiter Ottokraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab 1. Januar 2005 nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs III entspricht.

d) Unbeschadet des Buchstabens c) treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass zu gegebener Zeit, spätestens jedoch ab 1. Januar 2005, unverbleiter Ottokraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht wird. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dieser unverbleite Ottokraftstoff auf einer angemessen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar ist und ansonsten in allen anderen Aspekten den Spezifikationen des Anhangs III entspricht.

Jedoch können die Mitgliedstaaten im Falle der Gebiete in äußerster Randlage spezielle Vorschriften für die Einführung von Ottokraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg vorsehen. Mitgliedstaaten, die diese Bestimmung nutzen, unterrichten die Kommission entsprechend. Die Kommission erarbeitet Leitlinien für Empfehlungen zu der Frage, was für die Zwecke dieses Buchstabens eine Verfügbarkeit auf einer angemessen ausgewogenen geografischen Grundlage darstellt.

e) Spätestens ab 1. Januar 2009 stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass unverbleiter Ottokraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs III entspricht, mit Ausnahme des Schwefelgehalts, der maximal 10 mg/kg betragen darf.

(3) Abweichend von Absatz 1 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 1999 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von verbleitem Ottokraftstoff bis längstens 1. Januar 2005 weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, dass ein Verbot zu schwerwiegenden sozioökonomischen Problemen führen oder insbesondere aufgrund der klimatischen Bedingungen in diesem Mitgliedstaat für die Umwelt oder Gesundheit keine positiven Gesamtergebnisse erbringen würde.

Der Bleigehalt von verbleitem Ottokraftstoff darf 0,15 g/l nicht überschreiten, und der Benzolgehalt muss den Spezifikationen des Anhangs I entsprechen. Die übrigen Spezifikationen können im Vergleich zu den derzeitigen Werten unverändert bleiben.

(4) Ungeachtet des Absatzes 2 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 1999 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von unverbleitem Ottokraftstoff, der der Spezifikation für den Schwefelgehalt in Anhang I nicht entspricht, jedoch den derzeitigen Gehalt nicht überschreitet, in seinem Hoheitsgebiet bis längstens 1. Januar 2003 weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, dass es für seine Industrieunternehmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre, innerhalb der Zeit zwischen der Annahme dieser Richtlinie und dem 1. Januar 2000 an ihren Produktionsanlagen die erforderlichen Änderungen vorzunehmen.

(5) Ungeachtet des Absatzes 2 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 2003 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von unverbleitem Ottokraftstoff mit einem Schwefelgehalt, der nicht dem Anhang II, jedoch dem Anhang I entspricht, bis längstens 1. Januar 2007 in seinem Hoheitsgebiet weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, dass es für seine Industrieunternehmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre, innerhalb der Zeit zwischen der Annahme diese Richtlinie und dem 1. Januar 2005 an ihren Produktionsanlagen die erforderlichen Änderungen vorzunehmen.

(6) Die Kommission kann die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Abweichungen im Einklang mit dem Vertrag genehmigen.

Die Kommission teilt den Mitgliedsstaaten ihre Entscheidung mit und unterrichtet das Europäische Parlament und den Rat davon.

(7) Ungeachtet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten bis zu höchstens 0,5 % des Gesamtabsatzes das Inverkehrbringen geringer Mengen verbleiten Ottokraftstoffs, der den Spezifikationen des Absatzes 3 Unterabsatz 2 entspricht, zur Verwendung in älteren, besonders beschaffenen Fahrzeugen (Oldtimer) bestimmt ist und von besonderen Interessengruppen vertrieben wird, weiterhin zulassen.

#### Artikel 4 Dieselkraftstoff

(1) a) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Dieselkraftstoff spätestens ab 1. Januar 2000 in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs II entspricht.

b) Unbeschadet des Buchstabens a) gestatten die Mitgliedstaaten ab 1. Januar 2000 in ihrem Hoheitsgebiet das Inverkehrbringen von Dieselkraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs IV entspricht.

c) Die Mitgliedstaaten stellen ferner sicher, dass Dieselkraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab 1. Januar 2005 nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs IV entspricht.

d) Unbeschadet des Buchstabens c) treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass zu gegebener Zeit, spätestens jedoch ab 1. Januar 2005, Dieselkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebracht wird. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dieser Dieselkraftstoff auf einer angemessen ausgewogenen geografischen Grundlage verfügbar ist und in allen anderen Aspekten den Spezifikationen des Anhangs IV entspricht.

Jedoch können die Mitgliedstaaten im Falle der Gebiete in äußerster Randlage spezielle Vorschriften für die Einführung von Dieselkraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg vorsehen. Mitgliedstaaten, die diese Bestimmung nutzen, unterrichten die Kommission entsprechend.

e) Spätestens ab 1. Januar 2009 stellen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Artikels 9 Absatz 1 Buchstabe a) sicher, dass Dieselkraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs IV entspricht, mit Ausnahme des Schwefelgehalts, der maximal 10 mg/kg betragen darf.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 1999 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt, der Anhang II nicht entspricht, jedoch den derzeitigen Gehalt nicht überschreitet, in seinem Hoheitsgebiet bis längstens 1. Januar 2003 weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, dass es für seine Industrieunternehmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre, innerhalb der Zeit zwischen der Annahme dieser Richtlinie und dem 1. Januar 2000 an ihren Produktionsanlagen die erforderlichen Änderungen vorzunehmen.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 kann einem Mitgliedstaat auf Antrag, der spätestens am 31. August 2003 bei der Kommission zu stellen ist, gestattet werden, das Inverkehrbringen von Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt, der nicht dem Anhang IV, jedoch dem Anhang II entspricht, in seinem Hoheitsgebiet bis längstens 1. Januar 2007 weiterhin zuzulassen, wenn er nachweisen kann, dass es für seine Industrieunternehmen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden wäre, innerhalb der Zeit zwischen der Annahme dieser Richtlinie und dem 1. Januar 2005 an ihren Produktionsanlagen die erforderlichen Änderungen vorzunehmen.

(4) Die Kommission kann die in den Absätzen 2 und 3 genannten Abweichungen im Einklang mit dem Vertrag genehmigen.

Sie teilt den Mitgliedstaaten ihre Entscheidung mit und unterrichtet den Rat und das Europäische Parlament darüber.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bestimmte und in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebrachte Gasöle weniger als 2000 mg/kg Schwefel enthalten. Spätestens ab 1. Januar 2008 liegt der höchstzulässige Schwefelgehalt von zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bestimmten Gasölen bei 1000 mg/kg. Die Mitgliedstaaten können jedoch einen niedrigeren Grenzwert festlegen oder den gleichen Schwefelgehalt vorschreiben, der in dieser Richtlinie für Dieselkraftstoffe festgelegt ist ».

Artikel 5 derselben Richtlinie bestimmt:

« Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, weder untersagen noch beschränken noch verhindern ».

Die Europäische Kommission, die sich zur Vereinbarkeit des im Entwurf befindlichen Artikels 183 des Programmgesetzes vom 27. April 2007 zu äußern hatte, aufgrund dessen Benzinerzeugnisse 7 % Ethanol und Dieselerzeugnisse 5 % FAME enthalten müssen, hat folgende Stellungnahme abgegeben:

« Hinsichtlich der Qualität des Ottokraftstoffs wird in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 98/70/EG präzisiert, dass spätestens ab dem 1. Januar 2005 unverbleiter Ottokraftstoff nur dann im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs III entspricht. Dieser Anhang, in dem unter anderem die Höchstwerte für sauerstoffhaltige Verbindungen in der Zusammensetzung des Ottokraftstoffs festgelegt werden, bestimmt für das im Ottokraftstoff enthaltene Ethanol einen maximalen Grenzwert von 5 Vol.-%. Es wird jedoch kein minimaler Grenzwert bestimmt.

Die Kommission weist die belgischen Behörden darauf hin, dass die im übermittelten Entwurf enthaltene Verpflichtung bezüglich des Inverkehrbringens unverbleiten Ottokraftstoffs mit einem niedrigen Schwefelgehalt und 7 % Ethanol - ohne dass übrigens präzisiert wird, ob es sich dabei um einen Mindest- oder um einen Höchstwert handelt - nicht der Richtlinie 98/70/EG entspricht.

In Bezug auf Dieselmotorkraftstoff bestimmt Artikel 4 der Richtlinie 98/70/EG ebenso, dass dieser spätestens ab 1. Januar 2005 nur dann im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs IV zu der Richtlinie entspricht. Dieser Anhang enthält jedoch keine Spezifikationen bezüglich des Gehalts an Fettsäuremethylester (FAME) in Dieselmotorkraftstoff.

Es ist ebenfalls hervorzuheben, dass laut Artikel 5 der Richtlinie 98/70/EG die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die den Vorschriften der Richtlinie entsprechen, weder untersagen noch beschränken noch verhindern dürfen. Daraus ergibt sich, dass die im übermittelten Entwurf vorgesehene Verpflichtung des Inverkehrbringens insofern, als den Vorschriften der Richtlinie 98/70/EG nicht entsprochen wird, auf ungerechtfertigte Weise den Zugang zum belgischen Markt für Ottokraftstoff mit einem Ethanolgehalt von weniger als 7 % und für Dieselmotorkraftstoff mit weniger als 5 % FAME behindern kann, auch wenn es sich um Otto- bzw. Dieselmotorkraftstoff handelt, der die Qualitätsspezifikationen der Richtlinie 98/70/EG erfüllt » (Stellungnahme der Kommission Nr. 2007/0266/B vom 15. August 2007) (eigene Übersetzung).

B.10.1. Die 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 » hat Artikel 3 der vorerwähnten Richtlinie 98/70/EG abgeändert und deren Artikel 4 ersetzt.

B.10.2. Artikel 3 der vorerwähnten Richtlinie 98/70/EG bestimmt nunmehr:

« (1) Die Mitgliedstaaten untersagen in ihrem Hoheitsgebiet spätestens ab dem 1. Januar 2000 das Inverkehrbringen von verbleitem Ottokraftstoff.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Ottokraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er die umweltbezogenen Spezifikationen des Anhangs I erfüllt.

Für Gebiete in äußerster Randlage können die Mitgliedstaaten jedoch besondere Vorschriften für die Einführung von Ottokraftstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg vorsehen. Mitgliedstaaten, die dies tun, unterrichten die Kommission entsprechend.

(3) Die Mitgliedstaaten verpflichten die Anbieter sicherzustellen, dass bis 2013 Ottokraftstoff mit einem maximalen Sauerstoffgehalt von 2,7 % und einem maximalen Ethanolgehalt von 5 % in Verkehr gebracht wird, und können die Anbieter verpflichten, dass solcher Ottokraftstoff für einen längeren Zeitraum in Verkehr gebracht wird, falls sie dies für notwendig erachten. Sie stellen sicher, dass die Verbraucher über den Biokraftstoffanteil des Ottokraftstoffs, und insbesondere über den geeigneten Einsatz der verschiedenen Ottokraftstoffmischungen, angemessen unterrichtet werden.

(4) Mitgliedstaaten mit niedrigen Außentemperaturen im Sommer können - vorbehaltlich des Absatzes 5 - zulassen, dass in der Sommerperiode Ottokraftstoff mit einem maximalen Dampfdruck von 70 kPa in Verkehr gebracht wird.

Die Mitgliedstaaten, die die Ausnahme gemäß Unterabsatz 1 nicht anwenden, können - vorbehaltlich des Absatzes 5 - zulassen, dass in der Sommerperiode ethanolhaltiger Ottokraftstoff mit einem maximalen Dampfdruck von 60 kPa zuzüglich der in Anhang III festgelegten zulässigen Erhöhung des Dampfdruckwertes in Verkehr gebracht wird, unter der Bedingung, dass das eingesetzte Ethanol ein Biokraftstoff ist.

(5) Will ein Mitgliedstaat eine der Ausnahmen gemäß Absatz 4 in Anspruch nehmen, unterrichtet er die Kommission und stellt alle relevanten Informationen zur Verfügung. Die Kommission bewertet, ob die Ausnahme erstrebenswert ist und wie lange sie gewährt werden soll, wobei sie Folgendes berücksichtigt:

a) die Vermeidung sozioökonomischer Probleme wegen des höheren Dampfdrucks, einschließlich der Notwendigkeit zeitlich befristeter technischer Anpassungen; und

b) die Auswirkungen des höheren Dampfdrucks auf Umwelt und Gesundheit und dabei insbesondere dessen Auswirkung auf die Einhaltung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Luftqualität sowohl in dem betreffenden Mitgliedstaat als auch in anderen Mitgliedstaaten.

Ergibt die Bewertung der Kommission, dass die Anwendung der Ausnahme dazu führt, dass die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Luftqualität und Luftverschmutzung einschließlich der entsprechenden Grenzwerte und Emissionsobergrenzen nicht vollständig eingehalten werden, wird der Antrag abgelehnt. Die Kommission sollte auch die relevanten Zielwerte berücksichtigen.

Erhebt die Kommission binnen sechs Monaten nach Eingang aller relevanten Informationen keine Einwände, darf der betreffende Mitgliedstaat die beantragte Ausnahme anwenden.

(6) Ungeachtet des Absatzes 1 können die Mitgliedstaaten bis zu höchstens 0,03 % des Gesamtabsatzes das Inverkehrbringen geringer Mengen verbleiten Ottokraftstoffs mit einem Bleigehalt von höchstens 0,15 g/l, der zur Verwendung in älteren, besonders beschaffenen Fahrzeugen (Oldtimer) bestimmt ist und von besonderen Interessengruppen vertrieben wird, weiterhin zulassen ».

Aufgrund des Anhangs I zur Richtlinie 2009/30/EG beträgt der maximale Grenzwert des Ethanolvolumens für handelsübliche Ottokraftstoffe zur Verwendung in Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor 10 Vol.-%. Er ist jedoch aufgrund von Artikel 3 Absatz 3 der Richtlinie 98/70/EG in der durch die Richtlinie 2009/30/EG abgeänderten Fassung mindestens bis 2013 auf 5 % begrenzt. Es ist hingegen keine Mindestgrenze festgelegt worden.

B.10.3. Artikel 4 derselben Richtlinie bestimmt nunmehr:

« (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Dieselmotorkraftstoff in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden darf, wenn er den Spezifikationen des Anhangs II entspricht.

Unbeschadet der Anforderungen des Anhangs II können die Mitgliedstaaten zulassen, dass Dieselmotorkraftstoff mit einem Gehalt an Fettsäuremethylester (FAME) von mehr als 7 % in Verkehr gebracht wird.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verbraucher über den Biokraftstoffanteil im Dieselmotorkraftstoff, insbesondere dessen FAME-Gehalt, angemessen unterrichtet werden.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass spätestens ab dem 1. Januar 2008 Gasöle, die zur Verwendung in mobilen Maschinen und Geräten (einschließlich Binnenschiffe) sowie land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und Sportbooten bestimmt sind, in ihrem Hoheitsgebiet nur in Verkehr gebracht werden dürfen, wenn der Schwefelgehalt dieser Gasöle 1000 mg/kg nicht übersteigt. Ab dem 1. Januar 2011 beträgt der höchstzulässige Schwefelgehalt dieser Gasöle 10 mg/kg. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass andere flüssige Kraftstoffe als diese Gasöle für Binnenschiffe und Sportboote nur verwendet werden dürfen, wenn der Schwefelgehalt dieser flüssigen Kraftstoffe den für Gasöle zulässigen Höchstgehalt an Schwefel nicht überschreitet.

Um jedoch geringfügigen Verunreinigungen in der Versorgungskette Rechnung zu tragen, dürfen die Mitgliedstaaten ab dem 1. Januar 2011 zulassen, dass Gasöle für mobile Maschinen und Geräte (einschließlich Binnenschiffe) sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen und Sportboote am letzten Punkt der Verteilung an die Endnutzer bis zu 20 mg/kg Schwefel enthalten. Die Mitgliedstaaten können auch zulassen, dass bis zum 31. Dezember 2011 Gasöle mit einem Schwefelgehalt von bis zu 1000 mg/kg für Schienenfahrzeuge sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen in Verkehr gebracht werden, vorausgesetzt, sie können sicherstellen, dass das einwandfreie Funktionieren von emissionsmindernden Einrichtungen nicht beeinträchtigt wird.

(3) Für Gebiete in äußerster Randlage können die Mitgliedstaaten spezielle Vorschriften für die Einführung von Dieselkraftstoff und Gasölen mit einem Schwefelhöchstgehalt von 10 mg/kg vorsehen. Mitgliedstaaten, die diese Bestimmung anwenden, unterrichten die Kommission entsprechend.

(4) In Mitgliedstaaten mit strengen Wintern kann der maximale Destillationspunkt von 65 % bei 250 °C für Dieselkraftstoffe und Gasöle durch einen maximalen Destillationspunkt von 10 % (Volumenanteilen) bei 180 °C ersetzt werden ».

Aufgrund des Anhangs II zur vorerwähnten Richtlinie 2009/30/EG beträgt der maximale Grenzwert des FAME-Gehalts für handelsübliche Dieselkraftstoffe zur Verwendung in Fahrzeugen mit Kompressionszündungsmotor 7 Vol.-%. Es ist keine Mindestgrenze festgelegt worden.

B.10.4. Diese Bestimmungen sind am zwanzigsten Tag nach demjenigen der Veröffentlichung der vorerwähnten Richtlinie 2009/30/EG im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft getreten, d.h. am 25. Juni 2009. Sie haben also von diesem Datum an den ursprünglichen Artikel 3 der Richtlinie 98/70/EG teilweise und deren ursprünglichen Artikel 4 völlig aufgehoben. Die Mitgliedstaaten haben sie spätestens bis 31. Dezember 2010 umzusetzen.

Diesbezüglich bemerkt der Hof, dass das Recht der Europäischen Union es den Mitgliedstaaten, an die sich eine Richtlinie richtet, verbietet, während der Umsetzungsfrist, die in der Richtlinie im Hinblick auf deren Durchführung vorgesehen ist, Vorschriften zu erlassen, die geeignet sind, das in dieser Richtlinie vorgeschriebene Ziel ernstlich in Frage zu stellen (EuGH, 18. Dezember 1997, *Inter-Environnement Wallonie*, C-129/96, Randnr. 45; EuGH, 14. September 2006, *Stichting Zuid-Hollandse Milieufederatie*, C-138/05, Randnr. 42).

Daraus ergibt sich insbesondere, dass die Mitgliedstaaten während der Umsetzungsfrist der Richtlinie keine Vorschriften erlassen dürfen, die zwar dasselbe Ziel verfolgen, aber die

Einführung einheitlicher Vermarktungsbeschränkungen in der gesamten Union verhindern (siehe *mutatis mutandis* EuGH, 14. Juni 2007, *Kommission gegen Belgien*, C-422/05, Randnr. 63).

B.11. Eine Gesetzesbestimmung, die im Widerspruch zum freien Waren- und Dienstleistungsverkehr steht, steht *ipso facto* im Widerspruch zur Handels- und Gewerbefreiheit sowie zum Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung. Eine solche Maßnahme benachteiligt nämlich die Hersteller oder Dienstleister aus anderen Mitgliedstaaten hinsichtlich des Zugangs zum belgischen Markt.

Die Verpflichtung, auf Jahresbasis mindestens 4 Vol.-% Bioethanol im Verhältnis zur Menge des auf den Markt gebrachten Benzins und mindestens 4 Vol.-% FAME im Verhältnis zur Menge des auf den Markt gebrachten Dieselmotorkraftstoffs zu vermarkten, scheint auch schwer mit Artikel 5 der vorerwähnten Richtlinie 98/70/EG vereinbar zu sein, da diese Verpflichtung den in dieser Richtlinie festgelegten technischen Anforderungen eine Bedingung hinzufügt, selbst wenn nicht jede Einheit des auf den Markt gebrachten Benzins und Dieselmotorkraftstoffs mit einem bestimmten Kontingent Bioethanol bzw. FAME gemischt werden muss.

Dem Gerichtshof der Europäischen Union muss daher die erste im Urteilstenor angeführte Vorabentscheidungsfrage gestellt werden.

B.12.1. Außerdem stellt sich die Frage, ob vor der Annahme und dem Inkrafttreten der angefochtenen Bestimmungen der Europäischen Kommission dies übermittelt werden musste gemäß Artikel 8 der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 « über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft ».

Artikel 8 der vorerwähnten Richtlinie bestimmt, dass die Mitgliedstaaten der Kommission unverzüglich jeden Entwurf einer technischen Vorschrift übermitteln.

Gemäß Artikel 1 Nummer 11 derselben Richtlinie wird eine technische Vorschrift wie folgt definiert:

« Technische Spezifikationen oder sonstige Vorschriften oder Vorschriften betreffend Dienste, einschließlich der einschlägigen Verwaltungsvorschriften, deren Beachtung rechtlich



oder *de facto* für das Inverkehrbringen, die Erbringung des Dienstes, die Niederlassung eines Erbringers von Diensten oder die Verwendung in einem Mitgliedstaat oder in einem großen Teil dieses Staates verbindlich ist, sowie - vorbehaltlich der in Artikel 10 genannten Bestimmungen - die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten, mit denen Herstellung, Einfuhr, Inverkehrbringen oder Verwendung eines Erzeugnisses oder Erbringung oder Nutzung eines Dienstes oder die Niederlassung als Erbringer von Diensten verboten werden ».

Daraus ergibt sich, dass eine technische Vorschrift im Sinne der vorerwähnten Richtlinie insbesondere - gemäß Artikel 1 - eine « technische Spezifikation », eine « sonstige Vorschrift » oder eine Rechts- oder Verwaltungsvorschrift ist, durch die unter anderem das Inverkehrbringen oder die Verwendung eines Erzeugnisses verboten wird.

Gemäß dem Gerichtshof der Europäischen Union « setzt der Begriff der 'technischen Spezifikation' voraus, dass sich die nationale Maßnahme auf das Erzeugnis und seine Verpackung als solche bezieht und daher eines der vorgeschriebenen Merkmale für ein Erzeugnis festlegt » (EuGH, 8. November 2007, *Schwibbert*, C-20/05, Randnr. 35; EuGH, 21. April 2005, *Lindberg*, C-267/03, Randnr. 57; EuGH, 8. März 2001, *Van der Burg*, C-278/99, Randnr. 20). Dieser Begriff umfasst insbesondere die Herstellungsmethoden und -verfahren, sofern sie die Merkmale der Erzeugnisse beeinflussen (Artikel 1 Nummer 3 der Richtlinie).

Eine Gesetzesbestimmung, die das Inverkehrbringen eines Erzeugnisses verbietet oder nur marginal erlaubt (siehe *mutatis mutandis* EuGH, 21. April 2005, *Lindberg*, C-267/03, Randnr. 77), stellt im Übrigen ebenfalls eine technische Vorschrift dar, die grundsätzlich der Kommission übermittelt werden muss.

Im vorliegenden Fall schreiben die angefochtenen Bestimmungen keinen festen Prozentsatz Bioethanol oder FAME in jedem Liter Benzin oder Dieselmotortreibstoff vor.

B.12.2. In der Annahme, dass es sich um technische Vorschriften im Sinne von Artikel 1 der vorerwähnten Richtlinie handeln würde, würde sich noch die Frage stellen, ob die Behörden verpflichtet waren, die angefochtenen Bestimmungen vorher zu übermitteln, obwohl eine solche Übermittlung nicht erforderlich ist, wenn der Mitgliedstaat durch die Annahme der fraglichen Bestimmungen « den verbindlichen Gemeinschaftsrechtsakten, mit denen technische Spezifikationen [...] in Kraft gesetzt werden, [nachkommt] » (Artikel 10 Absatz 1 erster Gedankenstrich der vorerwähnten Richtlinie 98/34/EG).

Folglich ist die zweite im Urteilstenor angeführte Vorabentscheidungsfrage zu stellen.

Aus diesen Gründen:

Der Hof

- erklärt die Intervention von Eric Watteau für unzulässig;
- stellt vor der Urteilsfällung zur Sache dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Vorabentscheidungsfragen:

1. Sind die Artikel 3, 4 und 5 der 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 » sowie gegebenenfalls Artikel 4 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union und die Artikel 26 Absatz 2, 28 und 34 bis 36 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in dem Sinne auszulegen, dass sie eine Gesetzesbestimmung verbieten, aufgrund deren registrierte Erdölgesellschaften, die Benzin- und/oder Dieselerzeugnisse in den steuerrechtlich freien Verkehr überführen, verpflichtet sind, in demselben Kalenderjahr ebenfalls eine bestimmte Menge nachhaltiger Biokraftstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr zu überführen, und zwar Bioethanol, pur oder in der Form von Bio-ETBE, in Höhe von mindestens 4 v/v % der Menge in den steuerrechtlich freien Verkehr überführter Benzinerzeugnisse, und FAME in Höhe von mindestens 4 v/v % der Menge in den steuerrechtlich freien Verkehr überführter Dieselerzeugnisse?

2. Ist, falls die erste Vorabentscheidungsfrage verneinend beantwortet wird, Artikel 8 der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates « über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft » in dem Sinne auszulegen, dass er ungeachtet des Artikels 10 Absatz 1 erster Gedankenstrich derselben Richtlinie vorschreibt, dass der Kommission der Entwurf einer Norm übermittelt wird, aufgrund deren registrierte Erdölgesellschaften, die Benzin- und/oder Dieselerzeugnisse in den steuerrechtlich freien Verkehr überführen, verpflichtet sind, in demselben Kalenderjahr ebenfalls eine bestimmte Menge nachhaltiger Biokraftstoffe in den steuerrechtlich freien Verkehr zu überführen, und zwar Bioethanol, pur oder in der Form von Bio-ETBE, in Höhe von mindestens 4 v/v % der Menge in den steuerrechtlich freien Verkehr überführter Benzinerzeugnisse, und FAME in Höhe von mindestens 4 v/v % der Menge in den steuerrechtlich freien Verkehr überführter Dieselerzeugnisse?

Verkündet in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 22. Dezember 2010.

Der Kanzler,

Der Vorsitzende,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt