

Geschäftsverzeichnisnr. 4786
Entscheid Nr. 94/2013 vom 9. Juli 2013

ENTSCHEID

In Sachen: 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, erhoben von der VoG « Belgische Petroleum Unie » und anderen.

Der Verfassungsgerichtshof,

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

verkündet nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. Gegenstand der Klage und Verfahren

Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof 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, Vaardijk 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. Mabanaft », 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° » 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.

In seinem Zwischenentscheid Nr. 149/2010 vom 22. Dezember 2010, veröffentlicht in *Belgischen Staatsblatt* vom 24. Januar 2011, hat der Verfassungsgerichtshof dem Gerichtshof der Europäischen Union folgende Vorabentscheidungsfragen gestellt:

« 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? ».

In seinem Urteil vom 31. Januar 2013 in der Rechtssache Nr. C-26/11 hat dem Gerichtshof der Europäischen Union die Fragen beantwortet.

Durch Anordnung vom 20. März 2013 hat der Verfassungsgerichtshof den Sitzungstermin auf den 7. Mai 2013 anberaumt, nachdem der Ministerrat und die intervenierenden Parteien, die VoG « Belgian Bioethanol Association » und die VoG « Belgian Biodiesel Board », aufgefordert wurden, in einem spätestens am 23. April 2013 einzureichenden Ergänzungsschriftsatz, den sie innerhalb derselben Frist den jeweils anderen Parteien in Kopie zukommen lassen, ihre etwaigen Bemerkungen zu den Briefen samt Anlagen zu äußern, die die VoG « Belgische Petroleum Unie » und andere am 6. Februar 2013 und am 12. Februar 2013 dem Gerichtshof haben zukommen lassen, und die Parteien aufgefordert wurden, in einem spätestens am 23. April 2013 einzureichenden Ergänzungsschriftsatz, den sie innerhalb derselben Frist den jeweils anderen Parteien in Kopie zukommen lassen, ihre etwaigen Bemerkungen anlässlich des vorerwähnten Urteils des Gerichtshofes der Europäischen Union zu äußern.

Ergänzungsschriftsätze würden eingereicht von

- den klagenden Parteien,
- der VoG « Belgian Bioethanol Association » und der VoG « Belgian Biodiesel Board »,
- dem Ministerrat.

Auf der öffentlichen Sitzung vom 7. Mai 2013

- erschienen
- RA M. Deketelaere, ebenfalls *loco* RA P. Mallien und RA J. De Coninck, in Antwerpen zugelassen, für die klagenden Parteien,
- RA P. de Bandt, in Brüssel zugelassen, für die VoG « Belgian Bioethanol Association » und die VoG « Belgian Biodiesel Board »,
- . RA J.-F. De Bock, in Brüssel zugelassen, für den Ministerrat,
- haben die referierenden Richter A. Alen und J.-P. Moerman Bericht erstattet,
- wurden die vorgenannten Rechtsanwälte angehört,
- wurde die Rechtssache zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, die sich auf das Verfahren und den Sprachgebrauch beziehen, wurden zur Anwendung gebracht.

II. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1. Aus dem Entscheid Nr. 149/2010 vom 22. Dezember 2010 geht hervor, dass der Gerichtshof noch über den zweiten Klagegrund zu befinden hat, und zwar über die Vereinbarkeit der Artikel 4 und 5 des Gesetzes vom 22. Juli 2009 über die Verpflichtung zur Beimischung von Biokraftstoff in die in den steuerrechtlich freien Verkehr überführten fossilen Kraftstoffe mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit der Handels- und Gewerbefreiheit und mit den Artikeln 3 bis 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.

In Bezug auf die angefochtenen Bestimmungen

B.2.1. Die Artikel 4 und 5 des Gesetzes vom 22. Juli 2009 bestimmen:

« 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 ».

B.2.2. Die angefochtenen Bestimmungen verpflichten die registrierten Erdölgesellschaften, die Benzin- und/oder Dieselerzeugnisse in den steuerrechtlich freien Verkehr überführen, dazu, diesen Erzeugnissen pro Kalenderjahr eine bestimmte Menge Biokraftstoffe beizumischen, ohne dass es erforderlich ist, dass jedem Liter Benzin oder Dieselmotorkraftstoff Biokraftstoffe beigemischt werden.

In Bezug auf die Artikel 3 bis 5 der Richtlinie 98/70/EG

B.3. Die Artikel 3 bis 5 der Richtlinie 98/70/EG in der durch die Richtlinie 2009/30/EG 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 » abgeänderten Fassung bestimmen:

« Artikel 3 - Ottokraftstoff

(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.

Artikel 4 - Dieselmotorkraftstoff

(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 Dieselmotorkraftstoff 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 Dieselmotorkraftstoffe und Gasöle durch einen maximalen Destillationspunkt von 10 % (Volumenanteilen) bei 180 °C ersetzt werden.

Artikel 5 - Freier Verkehr

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

B.4.1. In seinem vorerwähnten Entscheid Nr. 149/2010 hat der Verfassungsgerichtshof dem Gerichtshof der Europäischen Union Vorabentscheidungsfragen bezüglich der Auslegung, die diesen Bestimmungen zu vermitteln ist, gestellt.

Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 31. Januar 2013, C-26/11, *Belgische Petroleum Unie VZW e.a.*, Folgendes geantwortet:

« 29. Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 98/70 in Verbindung mit deren Anhang I setzt für Ottokraftstoffe den maximalen Ethanolgrenzwert auf 10 v/v % fest.

30. Nach Art. 4 Abs. 1 dieser Richtlinie in Verbindung mit deren Anhang II wird der maximale Grenzwert für den FAME-Gehalt der Dieselmotorkraftstoffe vorbehaltlich der in diesem Abs. 1 Unterabs. 2 vorgesehenen Genehmigung auf 7 v/v % festgesetzt.

31. Indem es Erdölgesellschaften die Vermarktung einer Mindestmenge Bioethanol und FAME vorschreibt, und zwar 4 v/v % der Menge der von ihnen auf den Markt gebrachten Otto- bzw. Dieselmotorkraftstoffe, sieht das Gesetz über die Verpflichtung zur Beimischung somit verpflichtende Mindestanteile von Biokraftstoffen vor, die niedriger sind als die in den Art. 3 und 4 der Richtlinie 98/70 vorgesehenen maximalen Grenzwerte.

32. Daraus folgt, dass diese Prozentsätze mit den Art. 3 und 4 vereinbar sind und diese Bestimmungen nationalen Rechtsvorschriften wie den im Ausgangsverfahren fraglichen nicht entgegenstehen.

33. Demgegenüber ist festzustellen, dass die Richtlinie 98/70 keine Mindestgrenzwerte für den Biokraftstoffgehalt der Otto- und Dieselmotorkraftstoffe festsetzt und dass gemäß Art. 5 dieser Richtlinie das Inverkehrbringen von Kraftstoffen, die den Vorschriften dieser Richtlinie entsprechen, weder untersagt noch beschränkt noch verhindert werden darf.

34. Das Gesetz über die Verpflichtung zur Beimischung sieht jedoch verpflichtende Mindestanteile Biokraftstoff vor, die gemäß dessen Art. 5 mittels Mischungen mit Otto- und Dieselmotorkraftstoffen auf den Markt gebracht werden müssen.

35. Die von dem Gesetz über die Verpflichtung zur Beimischung vorgesehenen verpflichtenden Mindestanteile Biokraftstoff gelten nicht für jeden auf den Markt gebrachten Liter Kraftstoff, sondern für die jährlich auf den Markt gebrachte Gesamtmenge an Kraftstoffen.

36. Eine solche Verpflichtung kann, wie die Generalanwältin in den Nrn. 48 bis 52 ihrer Schlussanträge ausgeführt hat, die Vermarktung von Kraftstoffen, die den Anforderungen der Richtlinie 98/70 genügen, beschränken.

37. Gleichwohl können die Bestimmungen der Richtlinie 98/70 und insbesondere deren Art. 5 nicht unabhängig von denen der Richtlinien 2003/30 und 2009/28, die zum Zeitpunkt des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens und des Eingangs des Vorabentscheidungsersuchens in Kraft waren, ausgelegt werden.

38. Der Umstand nämlich, dass die Richtlinie 2009/28 und die Richtlinie 2009/30 zur Änderung der Richtlinie 98/70 zum selben Zeitpunkt verabschiedet wurden und in Kraft traten, und die Tatsache, dass sie mit der Richtlinie 2003/30 Teil eines umfassenden Bündels von Maßnahmen sind, deren Ziel die Förderung der Herstellung und der Verwendung von erneuerbaren Energien ist, weisen darauf hin, dass der Unionsgesetzgeber eine notwendige Kohärenz zwischen diesen Richtlinien sicherstellen wollte.

39. In dieser Hinsicht ist daran zu erinnern, dass die Richtlinie 2003/30, deren Ziel gemäß ihrem Art. 1 die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen als Ersatz für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe im Verkehrssektor in den einzelnen Mitgliedstaaten ist, den Mitgliedstaaten nicht die Mittel zur Erreichung der in Art. 3 Abs. 1 dieser Richtlinie genannten nationalen Richtwerte vorschrieb, sondern ihnen insoweit die freie Wahl der zu ergreifenden Maßnahmen überließ (vgl. Urteil vom 10. September 2009, *Plantanol*, C-201/08, *Slg.* 2009, I-8343, Randnr. 35).

40. So ist dem 19. Erwägungsgrund dieser Richtlinie zu entnehmen, dass die Mitgliedstaaten über verschiedene Mittel zur Erreichung der in ihr vorgesehenen Ziele verfügten, wie z.B. ein Steuerbefreiungsregime, Beihilfen für die Verarbeitungsindustrie oder die

Festlegung einer obligatorischen Biokraftstoffquote für Mineralölunternehmen (vgl. Urteil *Plantanol*, Randnr. 36).

41. Daraus folgt, dass Art. 5 der Richtlinie 98/70 in Verbindung mit den Bestimmungen der Richtlinie 2003/30 einen Mitgliedstaat nicht daran hinderte, Mineralölunternehmen vorzuschreiben, einen Pflichtanteil von Biokraftstoffen im Verkehrssektor auf ihrem Markt in den Verkehr zu bringen, um die nationalen Richtwerte zu erreichen, die er gemäß Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 2003/30 festgelegt hat.

42. Eine solche Schlussfolgerung drängt sich umso mehr auf, wenn dieser Art. 5 in Verbindung mit den Bestimmungen der Richtlinie 2009/28 gelesen wird, die, wie aus ihrem neunten Erwägungsgrund und ihrem Art. 1 hervorgeht, verbindliche nationale Ziele für den Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen im Verkehrssektor festgelegt hat.

43. Insoweit ruft dieser Erwägungsgrund das vom Europäischen Rat im März 2007 gebilligte, von allen Mitgliedstaaten zu erreichende Mindestziel von 10 % für den Anteil von Biokraftstoffen am Benzin- und Dieselkraftstoffverbrauch bis 2020, das kosteneffizient verwirklicht werden sollte, in Erinnerung.

44. Dieses Ziel wird in Art. 3 Abs. 4 Unterabs. 1 der Richtlinie 2009/28 bestätigt, der vorsieht, dass jeder Mitgliedstaat gewährleistet, dass sein Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen bei allen Verkehrsträgern im Jahr 2020 mindestens 10 % seines Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor entspricht.

45. In diesem Zusammenhang wurde die Richtlinie 98/70 durch die Richtlinie 2009/30 geändert, um gemäß dem Ziel, das den Mitgliedstaaten in der letztgenannten Richtlinie und den Richtlinien 2003/30 und 2009/28 aufgegeben wurde, u.a. geeignete Beimischungsverhältnisse wie die, die sich aus den Vorgaben der Art. 3 Abs. 2 und 4 Abs. 1 der Richtlinie 98/70 in Verbindung mit den Anhängen I bzw. II dieser Richtlinie ergeben, zwischen Biokraftstoffen und fossilen Brennstoffen vorzusehen.

46. Folglich kann eine nationale Rechtsvorschrift, die Erdölgesellschaften zur Erreichung der von den Richtlinien 2003/30 und 2009/28 vorgesehenen nationalen Ziele Pflichtanteile von Biokraftstoffen vorschreibt, nicht als gegen die Art. 3 bis 5 der Richtlinie 98/70 verstoßend angesehen werden, wenn diese Anteile mit den von der letztgenannten Richtlinie festgesetzten maximalen Grenzwerten vereinbar sind und nicht für jeden auf den Markt gebrachten Liter Kraftstoff gelten, sondern für die jährlich von diesen Gesellschaften auf den Markt gebrachte Gesamtmenge an Kraftstoffen ».

B.4.2. Aus diesem Urteil geht hervor, dass die angefochtenen Bestimmungen den freien Verkehr von Kraftstoffen im Sinne von Artikel 5 der Richtlinie 98/70/EG zwar einschränken, dass aber diese Einschränkung ihre Rechtfertigung in den Verpflichtungen findet, die den Mitgliedstaaten durch die Richtlinie 2003/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2003 « zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor » und durch die Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 « zur Förderung der Nutzung von

Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG » auferlegt werden.

B.4.3. Die angefochtenen Bestimmungen sind vereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit den Artikeln 3 bis 5 der Richtlinie 98/70/EG.

In Bezug auf die Handels- und Gewerbefreiheit

B.5. 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 zur Reform der Institutionen 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.6.1. Die angefochtenen Bestimmungen verpflichten die registrierten Erdölgesellschaften, die Benzin- und/oder Dieselerzeugnisse in den steuerrechtlich freien Verkehr überführen, dazu, einem beträchtlichen Teil der von ihnen in Verkehr gebrachten Kraftstoffe Biokraftstoffe beizumischen. Somit wird das Inverkehrbringen von Kraftstoffen weniger attraktiv, weil mit der Einhaltung der Verpflichtung zur Beimischung, die eine Verpflichtung zum Ankauf von Biokraftstoffen impliziert, Kosten und zusätzliche Risiken verbunden sein können. Die angefochtenen Bestimmungen schränken also die Handels- und Gewerbefreiheit ein.

B.6.2. Diese Einschränkung beruht jedoch auf den gleichen Erwägungen in Sachen Umweltschutz, die der Richtlinie 2009/28/EG zugrunde liegen, welche insbesondere bezweckt, die Treibhausgasemissionen zu senken und den Druck auf die weltweiten Ölvorräte zu verringern. Außerdem geht aus dem vorerwähnten Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 31. Januar 2013 hervor, dass die angefochtenen Bestimmungen zur Ausführung der durch diese Richtlinie den Mitgliedstaaten auferlegten Verpflichtungen beitragen.

B.6.3. Die klagenden Parteien weisen nicht nach, dass es technisch übertriebenermaßen schwierig wäre, die aus den angefochtenen Bestimmungen sich ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen. Die Änderungen, die die Richtlinie 2009/30/EG an den Anhängen der Richtlinie

98/70/EG angebracht hat, haben zur Folge, dass die Spanne zwischen den einzelstaatlichen Mindestwerten und den europäischen Höchstwerten größer wird. Außerdem können technische Merkmale der angekauften Kraftstoffe wie der Sauerstoffgehalt oder das Vorhandensein nichtnachhaltiger Biokraftstoffe mit ihrem Lieferanten vertraglich vereinbart werden. Die Kontrolle über diese technischen Merkmale wird durch die aus den Richtlinien 2009/28/EG und 2009/30/EG sich ergebende Informationspflicht erleichtert, während die Messinstrumente zur Durchführung dieser Kontrolle ohnehin von den klagenden Parteien eingesetzt werden müssen, damit geprüft werden kann, ob ihre Erzeugnisse alle europäischen Anforderungen erfüllen.

Die klagenden Parteien weisen genauso wenig nach, dass die angefochtenen Bestimmungen ihnen eine unverhältnismäßige finanzielle Last auferlegen würden. Außerdem führt die fragliche Maßnahme keine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit der Erzeuger herbei, da alle Ölgesellschaften denselben einzelstaatlichen und europäischen Normen unterliegen.

B.6.4. Die angefochtenen Bestimmungen sind vereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung in Verbindung mit der Handels- und Gewerbefreiheit.

B.7. Der zweite Klagegrund ist unbegründet.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

weist die Klage zurück.

Verkündet in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, in der öffentlichen Sitzung vom 9. Juli 2013.

Der Kanzler,

Der Präsident,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt