



Presse und Information

Gerichtshof der Europäischen Union

PRESSEMITTEILUNG Nr. 2/22

Luxemburg, den 13. Januar 2022

Urteil in den verbundenen Rechtssachen C-177/19 P Deutschland – Ville de Paris u. a. / Kommission, C-178/19 P Ungarn – Ville de Paris u. a. / Kommission und C-179/19 P Kommission / Ville de Paris u. a.

Der Gerichtshof hebt das Urteil des Gerichts über die teilweise Nichtigerklärung der Verordnung der Kommission zur Festsetzung von Emissionsgrenzwerten für die Prüfungen im tatsächlichen Fahrbetrieb von leichten Neufahrzeugen auf

Da die Städte Paris, Brüssel und Madrid von dieser Verordnung nicht unmittelbar betroffen sind, sind ihre Klagen auf Nichtigerklärung der Verordnung als unzulässig abzuweisen

Mit dem Erlass der Richtlinie 2007/46¹ hat der Unionsgesetzgeber einen harmonisierten Rahmen für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen, um ihre Zulassung, ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme in der Union zu erleichtern. Im Kontext des „Dieselgate“-Skandals hat die Europäische Kommission ein Prüfverfahren zur Messung von Emissionen in der Betriebspraxis (RDE) eingeführt², das ein realistischeres Bild von den im Fahrbetrieb auf der Straße gemessenen Emissionen von nach den geltenden Rechtsvorschriften³ genehmigten leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen vermitteln soll. Die Vorschriften über die RDE-Prüfungen wurden später durch die Verordnung 2016/646⁴ der Kommission ergänzt, mit der Werte für die Stickstoffoxidemissionen festgesetzt werden, die bei diesen Prüfungen nicht überschritten werden dürfen (im Folgenden: streitige Verordnung).

Die Stadt Paris, die Stadt Brüssel und der Ayuntamiento de Madrid (im Folgenden: klagende Städte) erhoben jeweils Klage auf Nichtigerklärung der streitigen Verordnung, da diese sie daran hindere, Verkehrsbeschränkungen für Personenkraftwagen wegen deren Schadstoffemissionen zu erlassen. Die Kommission erhob gegen die vorgenannten Klagen Einreden der Unzulässigkeit, mit denen sie geltend machte, dass diese Städte von der streitigen Verordnung nicht im Sinne von Art. 263 Abs. 4 AEUV unmittelbar betroffen seien.

Das Gericht gab diesen Klagen jedoch teilweise statt und war der Auffassung, dass die klagenden Städte von der streitigen Verordnung unmittelbar betroffen seien⁵. Bei seiner Auslegung der Richtlinie 2007/46⁶ in dem Zusammenhang, in den sich die streitige Verordnung einfügt, stellte das Gericht insbesondere fest, dass diese Verordnung als Rechtsakt mit Verordnungscharakter einzustufen sei, der keine Durchführungsmaßnahmen nach sich ziehe und der die Ausübung der Rechtsetzungsbefugnisse dieser Städte auf dem Gebiet der Regelung des Kraftverkehrs unmittelbar beeinträchtige.

Der mit Rechtsmitteln der Bundesrepublik Deutschland (Rechtssache C-177/19 P), Ungarns (Rechtssache C-178/19 P) und der Kommission (Rechtssache C-179/19 P) befasste Gerichtshof

¹ 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 (Rahmenrichtlinie) (ABl. 2007, L 263, S. 1).

² Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission vom 10. März 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. 2016, L 82, S. 1).

³ Verordnung (EG) 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).

⁴ 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).

⁵ Urteil vom 13. Dezember 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles und Ayuntamiento de Madrid/Kommission, [T-339/16](#), [T-352/16](#) und [T-391/16](#) (siehe auch [PM Nr. 198/18](#)).

⁶ Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie 2007/46.

hebt das Urteil des Gerichts auf und präzisiert in diesem Rahmen den Begriff „unmittelbar betroffene Person“ als Voraussetzung für die Zulässigkeit einer Nichtigkeitsklage einer regionalen Einheit eines Mitgliedstaats gegen einen Rechtsakt der Europäischen Union.

Würdigung durch den Gerichtshof

Zunächst weist der Gerichtshof darauf hin, dass eine regionale oder lokale Einheit mit Rechtspersönlichkeit, wie jede natürliche oder juristische Person, nur dann gegen einen Akt des Unionsrechts klagen kann, wenn sie unter einen der in Art. 263 Abs. 4 AEUV⁷ genannten Tatbestände fällt, nach denen die betreffende Person oder Einheit von dem fraglichen Rechtsakt unmittelbar betroffen sein muss. Für die Feststellung, dass eine unterstaatliche Einheit von dem angefochtenen Rechtsakt unmittelbar betroffen ist, müssen zwei Kriterien kumulativ erfüllt sein. **Die beanstandete Maßnahme muss sich zum einen unmittelbar auf die Rechtsstellung dieser Einheiten auswirken** und darf zum anderen den Adressaten, die mit ihrer Durchführung betraut sind, keinerlei Ermessensspielraum lassen.

Sodann prüft der Gerichtshof, ob Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 2 der Richtlinie 2007/46, wonach „[d]ie Mitgliedstaaten ... die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Teilnahme am Straßenverkehr von Fahrzeugen ... nicht ... untersagen, beschränken oder behindern [dürfen], wenn diese den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen“, die klagenden Städte tatsächlich daran hindert, die ihnen zustehenden Befugnisse zur Regelung des Verkehrs von Personenkraftwagen zur Verringerung der Verschmutzung auszuüben, und ob diese Städte daher in Anbetracht des Zusammenhangs zwischen dieser Bestimmung und der streitigen Verordnung als von dieser Verordnung unmittelbar betroffen anzusehen sind. Zu diesem Zweck nimmt der Gerichtshof eine Auslegung der fraglichen Bestimmung anhand ihres Wortlauts, des Zusammenhangs, in den sie sich einfügt, der Ziele, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden, und der sich aus ihrer Entstehungsgeschichte ergebenden relevanten Anhaltspunkte vor.

Zum Wortlaut von Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 2 der Richtlinie 2007/46 und insbesondere zu dem dort vorgesehenen Verbot einer Beschränkung der Teilnahme bestimmter Fahrzeuge am „Straßenverkehr“ stellt der Gerichtshof klar, dass diese Bestimmung nicht nur die Verkehrsteilnahme von Fahrzeugen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats betrifft, sondern auch andere Tätigkeiten wie die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen. Solche Beschränkungen bedeuten eine allgemeine Behinderung des Zugangs zum Fahrzeugmarkt.

Zum Zusammenhang, in den sich diese Bestimmung einfügt, weist der Gerichtshof darauf hin, dass **die den Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2007/46 auferlegten Verpflichtungen das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen betreffen und nicht ihre spätere Teilnahme am Verkehr**. Im Übrigen stellt er fest, dass, während Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 2 dieser Richtlinie eine negative Verpflichtung aufstellt, die die Mitgliedstaaten daran hindert, die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Teilnahme am Straßenverkehr von Fahrzeugen, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, zu untersagen, zu beschränken oder zu behindern, Unterabs. 1 dieser Bestimmung eine positive Verpflichtung vorsieht, wonach die Mitgliedstaaten diese Fahrzeuge zulassen sowie ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme gestatten dürfen, wobei die Teilnahme am Straßenverkehr nicht erwähnt wird. Somit kann entgegen der Auslegung durch das Gericht der Umfang der negativen Verpflichtung nicht weiter reichen als der Umfang der positiven Verpflichtung, da die Formulierung dieser beiden Unterabsätze komplementär ist. Schließlich weist der Gerichtshof darauf hin, dass die klagenden Städte über keine Befugnisse in Bezug auf die Typgenehmigung von Fahrzeugen verfügen.

Das mit der Richtlinie 2007/46 verfolgte Ziel besteht in der Einführung eines einheitlichen Genehmigungsverfahrens für Neufahrzeuge und im weiteren Sinne in der Verwirklichung und dem

⁷ Nach Art. 263 Abs. 4 AEUV kann „[j]ede natürliche oder juristische Person unter den Bedingungen nach den Absätzen 1 und 2 gegen die an sie gerichteten oder sie unmittelbar und individuell betreffenden Handlungen sowie gegen Rechtsakte mit Ordnungscharakter, die sie unmittelbar betreffen und keine Durchführungsmaßnahmen nach sich ziehen, Klage erheben“.

Funktionieren des Binnenmarkts, wobei gleichzeitig ein hohes Maß an Verkehrssicherheit garantiert werden soll, das durch die vollständige Harmonisierung der technischen Anforderungen u. a. an den Bau der Fahrzeuge gewährleistet wird.

Im Übrigen zeigt die Entstehungsgeschichte von Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 2 der Richtlinie 2007/46, dass das Verbot, die Teilnahme bestimmter Fahrzeuge am „Straßenverkehr“ zu beschränken, nicht zum Ziel hatte, den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften über die Genehmigung von Kraftfahrzeugen zu erweitern, sondern nur verhindern sollte, dass die Mitgliedstaaten das Verbot umgehen, sich dem Marktzugang für Fahrzeuge, die den geltenden Regelungen entsprechen, zu widersetzen.

Die Auslegung des Gerichts läuft daher nach Auffassung des Gerichtshofs **darauf hinaus, Art. 4 Abs. 3 Unterabs. 2 der Richtlinie 2007/46 einen weiten Geltungsbereich zuzuerkennen, um die Schlussfolgerung zu stützen, dass diese Bestimmung bestimmten lokalen Verkehrsbeschränkungen entgegenstehe, die u. a. dem Umweltschutz dienen.** Eine solche Auslegung steht weder mit dem Zusammenhang, in den sich diese Bestimmung einfügt, noch mit den Zielen der Regelung, zu der sie gehört, noch mit der Entstehungsgeschichte der Bestimmung in Einklang.

Der Gerichtshof gelangt daher zu dem Ergebnis, dass **das Gericht mit seiner Entscheidung, dass die klagenden Städte von der streitigen Verordnung im Sinne von Art. 263 Abs. 4 AEUV unmittelbar betroffen seien, einen Rechtsfehler begangen hat.**

Befürchtungen der klagenden Städte in Bezug auf die Möglichkeit, dass gegen einen der Mitgliedstaaten, zu denen sie gehören, eine Vertragsverletzungsklage wegen Verstoßes gegen die streitige Verordnung erhoben werden könnte, begegnet der Gerichtshof mit dem Hinweis, dass **der Erlass einer den lokalen Verkehr bestimmter Fahrzeuge zum Schutz der Umwelt beschränkenden Regelung nicht gegen das mit der streitigen Verordnung auferlegte Verbot verstoßen kann**, so dass er sich nicht unmittelbar auf eine etwaige Vertragsverletzungsklage auswirken kann.

Nach alledem **hebt** der Gerichtshof **das angefochtene Urteil auf**, ist der Ansicht, dass der Rechtsstreit zur Entscheidung reif ist, **und weist die von den klagenden Städten erhobenen Nichtigkeitsklagen als unzulässig ab.**

HINWEIS: Beim Gerichtshof kann ein auf Rechtsfragen beschränktes Rechtsmittel gegen ein Urteil oder einen Beschluss des Gerichts eingelegt werden. Das Rechtsmittel hat grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung. Ist das Rechtsmittel zulässig und begründet, hebt der Gerichtshof die Entscheidung des Gerichts auf. Ist die Rechtssache zur Entscheidung reif, kann der Gerichtshof den Rechtsstreit selbst entscheiden. Andernfalls verweist er die Rechtssache an das Gericht zurück, das an die Rechtsmittelentscheidung des Gerichtshofs gebunden ist.

Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.

Der [Volltext](#) des Urteils wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255

*Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind verfügbar über
„[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106*