

An
die Parlamentsdirektion,
alle Bundesministerien,
alle Sektionen des BKA,
die Ämter der Landesregierungen und
die Verbindungsstelle der Bundesländer

Antwort bitte unter Anführung der GZ an die Abteilungsmail

Betrifft: Urteil des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 11. Dezember 2008 in der Rechtssache C-524/07, Kommission gegen Österreich, Import von „Youngtimern“; Rundschreiben

1. Urteilstenor

Mit Urteil vom 11. Dezember 2008 in der Rechtssache C-524/07, Kommission der Europäischen Gemeinschaften gegen Republik Österreich¹, hat der EuGH für Recht erkannt, dass die Republik Österreich dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus Art. 28 EG verstoßen hat, dass sie vorschreibt, dass für ihre Erstzulassung in Österreich zuvor in anderen Mitgliedstaaten zugelassene Kraftfahrzeuge, die aufgrund ihres Alters keine gemeinschaftliche Betriebserlaubnis erhalten haben, strengere Abgas- und Lärmgrenzwerte einhalten müssen als die, denen sie ursprünglich genügen mussten, u.a. die der Richtlinien 93/59/EWG² und 92/97/EWG³, während baugleiche Fahrzeuge, die in Österreich bereits zum Verkehr zugelassen sind, diese Anforderungen bei ihrer erneuten Zulassung dort nicht zu erfüllen brauchen.

¹ Abrufbar unter: <http://curia.europa.eu/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=de>

² Richtlinie 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. 1993 L 186, S. 21).

³ Richtlinie 92/97/EWG des Rates vom 10. November 1992 zur Änderung der Richtlinie 70/157/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. 1992 L 371, S. 1).

Der EuGH hat die gegenständliche Rechtssache gemäß Art. 20 Abs. 5 Satzung/EuGH ohne Schlussanträge des Generalanwalts entschieden.

2. Ausgangsverfahren

Nach Ansicht der Kommission werden nach den Vorschriften des österreichischen Kraftfahrzeuggesetzes (KFG) iVm der KFG-Durchführungsverordnung (KDV) unter Verstoß gegen die Verpflichtungen aus den Art. 28 und 30 EG grundsätzlich für ältere importierte Gebrauchtwagen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, die jedoch bestimmte österreichische Abgas- und Lärmschutzvorschriften nicht erfüllen, in Österreich keine Zulassungen erteilt, obwohl baugleiche, im Inland bereits zugelassene Fahrzeuge bei einer neuerlichen Zulassung von diesen Anforderungen freigestellt sind.

Eine nationale Regelung, die die inländische Erstzulassung von zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Kraftfahrzeugen von der Einhaltung bestimmter Lärm- und Abgasgrenzwerte abhängig mache, die strenger sind als die anwendbaren Vorschriften des abgeleiteten Gemeinschaftsrechts, sei geeignet, den innergemeinschaftlichen Handel zu beschränken. Darüber hinaus diskriminiere diese Handelsbeschränkung ausländische Produkte, da die strengeren Grenzwerte nicht von einheimischen Gebrauchtwagen erfüllt werden müssen, die nach einem Halterwechsel erneut zugelassen werden. Die österreichischen Vorschriften sähen auch nicht vor, dass zugelassene Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden, wenn sie die Abgas- und Lärmschutzwerte nicht erfüllen, die bei der Einzelgenehmigung von importierten Fahrzeugen zur Anwendung kommen.

Die Vorschriften der Richtlinien 93/59/EWG und 92/97/EWG, die bestimmte Emissionsstandards und Lärmwerte festlegen und auf deren Vorschriften das österreichische Recht hinsichtlich der einzuhaltenden Grenzwerte verweist, fänden auf Fahrzeuge keine Anwendung, die in einem Mitgliedstaat bereits vor dem in der gegebenen Richtlinie festgelegten Zeitpunkt in Betrieb genommen worden waren.

Für die vorliegende Handelsbeschränkung fehle es an Rechtfertigungen. Es sei nämlich nicht möglich, sich auf Gründe des Gesundheits- oder Umweltschutzes zu berufen, um die Zulassung importierter Fahrzeuge zu verweigern, wenn die erneute Zulassung von baugleichen gebrauchten Fahrzeugen, die bereits über eine nationale Zulassung ver-

fügen, nicht aus diesen Gründen versagt wird. Im Übrigen ständen nach Ansicht der Kommission weniger restriktive Maßnahmen zur Verfügung, um den Übergang zu Fahrzeugen mit günstigeren Emissions- und Lärmwerten sicherzustellen.

3. Zusammenfassung der Urteilsbegründung

Zunächst stellt der EuGH fest, dass es sich bei der gegenständlichen Maßnahme nicht um eine Umsetzung der Verpflichtungen aus den Richtlinien 92/97/EWG und 93/59/EWG handelt und die gegenständliche Maßnahme daher am Maßstab der Art. 28 ff EG zu messen ist.

Zuvor in anderen Mitgliedstaaten zugelassene Kraftfahrzeuge, die aufgrund ihres Alters keine gemeinschaftliche Betriebserlaubnis erhalten haben, würden wegen dieses Alters in der Regel nicht den Vorgaben der Richtlinien 92/97/EWG und 93/59/EWG genügen. Für eine Zulassung in Österreich müssten – laut EuGH: kostspielige⁴ – technische Verbesserungen, wie etwa der Einbau einer Vorrichtung zur Abgas- und Lärmverminderung, an den Fahrzeugen vorgenommen werden.

Diese Anforderungen würden jedoch – mit Ausnahme einiger weniger Fälle, in denen aufgrund bestimmter technischer Veränderungen an den Fahrzeugen, deren technische Eigenschaften nicht mehr den in der Übereinstimmungsbescheinigung erwähnten entsprechen – nicht für Fahrzeuge gelten, die bereits in Österreich zum Verkehr zugelassen sind. Demnach behandle die streitige Maßnahme diese Fahrzeuge anders als die erstmals im Ausland zugelassenen und danach nach Österreich importierten Fahrzeuge. Der EuGH erkennt damit in der verfahrensgegenständlichen österreichischen Regelung eine Maßnahme mit gleicher Wirkung wie mengenmäßige Beschränkungen, die nur durch einen der in Art. 30 EG genannten Gründe des Allgemeininteresses oder durch zwingende Erfordernisse gerechtfertigt sein können.

Der EuGH erinnert unter Bezugnahme auf die ständige Rechtsprechung daran, dass die nationale Maßnahme geeignet sein muss, die Erreichung des verfolgten Zieles zu gewährleisten, und nicht über das hinausgehen darf, was dazu erforderlich ist. Die von Österreich vorgebrachten Rechtfertigungsgründe (Gesundheit und Umweltschutz)

⁴ Der EuGH geht auf das österreichische Vorbringen, wonach Einbausets modellabhängig schon ab € 1000.- erhältlich sind, nicht ein.

werden vom EuGH – unter grundsätzlicher Betonung der Bedeutung des Umweltschutzes als ein wesentliches Ziel der Gemeinschaft – ausschließlich unter dem Aspekt des Umweltschutzes geprüft.

Der EuGH anerkennt, dass die Begrenzung der Abgase und des Lärms von Fahrzeugen ein geeignetes Mittel zur Bekämpfung der Luftverunreinigung und der Lärmbelästigung ist. Die sich aus der streitigen Maßnahme ergebenden Anforderungen würden dazu beitragen, dass die Zahl der in Österreich verkehrenden Fahrzeuge ohne Vorrichtung zur Abgas- und Lärmverminderung nicht durch die Einfuhr solcher Fahrzeuge steigt.

Österreich habe jedoch nach Ansicht des EuGH nicht ausreichend darlegen können, dass das Ziel, die Zahl der Fahrzeuge ohne Vorrichtung zur Abgas- und Lärmverminderung zu verringern, nicht durch nichtdiskriminierende, weniger restriktive Maßnahme erreicht werden könnte, die zudem geeignet wären, aktiv zu Verringerung des nationalen Bestands an diesen Fahrzeugen beizutragen, wie z.B. die Einführung einer steuerlichen Regelung, die auf das Alter der Fahrzeuge oder die von ihnen verursachte Verunreinigung abstellt, und von Anreizen zur Verschrottung alter Fahrzeuge. Die österreichischen Hinweise auf die unverhältnismäßigen Kosten derartiger Systeme werden vom EuGH verworfen.

4. Bewertung und Schlussfolgerung

Auffällig ist, dass der EuGH die von Österreich vorgebrachten Rechtfertigungsgründe nach Art. 30 EG, nämlich den Schutz der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren oder Pflanzen sowie das zwingende Erfordernis des Umweltschutzes, ausschließlich unter dem Aspekt des Umweltschutzes prüft. Der EuGH führt dazu aus, dass die verfahrensgegenständlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverunreinigung und Lärmbelästigung durch Fahrzeuge zwar dem Schutz der Gesundheit dienen, dieses Ziel aber schon unter das mit den betreffenden Maßnahmen ebenfalls verfolgte Ziel des Umweltschutzes fällt, das in einem weiteren Sinne den Schutz der Gesundheit bezweckt. Dieser Prüfung des zwingenden Erfordernisses des Umweltschutzes steht dabei der – wie der EuGH meint – diskriminierende Charakter der verfahrensgegenständlichen Maßnahme offenbar nicht entgegen. Somit kann auch dieses Urteil – wenngleich ohne Darlegung einer entsprechenden (dogmatischen) Begründung durch den EuGH – als Indiz für die Angleichung der Prüfungskriterien der

Rechtfertigungsgründe nach Art. 30 EG und der zwingenden Erfordernisse bezüglich des Umweltschutzes gewertet werden.

Auf die von Österreich für mit dem gegenständlichen Ausgangsfall vergleichbar gehaltene Entscheidung des EuGH in der Rechtsache C-389/96, Aher-Waggon GmbH⁵, geht der EuGH in seiner – generell sehr kurz gehaltenen – Urteilsbegründung ebenso wenig ein, wie auf das österreichische Vorbringen zur gemeinschaftsrechtlich nicht gebotenen Rechtskraftdurchbrechung bei innerstaatlichen Genehmigungsbescheiden⁶.

Das vorliegende Urteil des EuGH bedingt eine Anpassung der innerstaatlichen Rechtslage.

21. Jänner 2009
Für den Bundeskanzler:
Georg LIENBACHER

Elektronisch gefertigt

⁵ EuGH, Rs C-389/96, Aher-Waggon, Rs C-389/96, Slg. 1998, I-4473. In diesem Urteil hat der EuGH eine nach Ansicht Österreichs mit dem verfahrensgegenständlichen Ausgangsfall in den Grundzügen vergleichbare Regelung in Deutschland für den Import von Flugzeugen aus anderen Mitgliedstaaten für gemeinschaftsrechtskonform angesehen.

⁶ Vgl. u.a. EuGH, Rs C-453/00, Kühne und Heitz, Slg. 2004, I-837.