Prüfung im Europarecht I

Verfassungsrecht der Europäischen Union

vom 16. Januar 2014

Matrikel Nummer (ohne Namensnennung):

Die Prüfung besteht aus **zwei Teilen**. Für **Teil I** sind **10 Punkte** zu vergeben, für **Teil II 30 Punkte**. Insgesamt ist folglich möglich, 40 Punkte zu erzielen.

Formelles

Schreiben Sie Ihre Antwort auf die ausgeteilten separaten Blätter. Lassen Sie auf einer Seite einen ca. 5 cm breiten Rand für die Prüfungskorrektur frei und vergessen Sie nicht, Ihre Matrikelnummer auf jedem gebrauchten Papierbogen anzugeben. Schreiben Sie bitte leserlich!

Nummerieren Sie bitte Ihre Seiten und legen Sie sie nach der Prüfung mit den Prüfungsfragen ins Mäppchen/Kuvert.

Materielles

Nehmen Sie in Ihren Antworten Bezug auf die einschlägige **Rechtsprechung des europäischen Gerichtshofes**, und die relevanten **Bestimmungen der Unionsverträge**. Erwähnen Sie der Übersichtlichkeit halber dabei jeweils soweit als möglich sowohl die Bestimmungen des alten EUV/EGV als auch die Bestimmungen der neuen EUV/AEUV.

Sie dürfen **stichwortartig** antworten, wenn der ganze Sinn Ihrer Antwort dadurch vollständig wiedergegeben wird. Wichtig: **Begründen** Sie Ihre Antworten angemessen.

Viel Erfolg!

Teil I

In der rechtswissenschaftlichen Literatur wird vielfach vertreten, dass der europäische Gerichtshof (EuGH) zum „Motor der europäischen Integration“ geworden ist. Diskutieren Sie dieses Konzept im Lichte der Rechtsprechung des EuGHs.

Teil II

Europäische Klimaschutzmassnahmen

Stellen Sie sich folgenden Sachverhalt vor (fiktiv!):

Die internationale Gemeinschaft hat 2015 angesichts der gravierenden Folgen des menschengemachten Klimawandels an der Konferenz der Parteien der Klimaschutzrahmenkonferenz in Paris ein neues Klimaschutzübereinkommen abgeschlossen. Dieses wird nach Ratifizierung von mehr als 50 Staaten in Kraft treten. Die Europäische Union hat dieses Übereinkommen unterzeichnet und hat sich in dessen Rahmen verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu reduzieren.

Anfangs 2016 hat die EU ein Bündel von Massnahmen ergriffen, um ihren Verpflichtungen unter dem neuen Klimavertrag nachzukommen. Der Rat und das europäische Parlament haben am 1. März 2016 eine Richtlinie zur progressiven Reduzierung des Ausstosses von CO₂ durch Automobile in der EU erlassen, welche bis Ende 2016 von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden muss. Diese Richtlinie wurde sowohl durch den Rat als auch dem europäischen Parlament mit qualifizierter Mehrheit angenommen. Sie wurde auf Artikel 191 AEUV gestützt. Deutschland und Schweden haben dagegen gestimmt, weil sie der Meinung sind, dass die europäischen Massnahmen ihrer Automobilindustrie, welche mehrheitlich grosse Luxuslimousinen produziert, unverhältnismässig hohen Schaden zufügen würde.

Der Rat und das europäische Parlament begründen den Erlass der Richtlinie (nachfolgend ‚Automobil-Richtlinie‘) dadurch, dass angesichts des beachtlichen Anteils des Automobilverkehrs an den gesamten CO₂ Emissionen die EU bei Neuzulassungen von Personenfahrzeugen die Beachtung von strengen Umweltauflagen sicherstellen müsse.

Die Automobil-Richtlinie des Rates und des Europäischen Parlaments weist unter anderem folgenden Wortlaut auf:

„Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, ab 2017 keine neuen Personenfahrzeuge mehr zuzulassen, die mehr als 70 Gramm CO₂ pro Kilometer in die Luft ausstossen.“

Des Weiteren sieht die Automobil-Richtlinie des Rates und des Europäischen Parlaments vor:

„Die Kommission wird ermächtigt, im Rahmen eines delegierten Rechtsaktes für die Zeitperiode von 2020 bis 2030 den in der Richtlinie vorgesehenen Grenzwert für den Ausstoss von CO₂ pro Kilometer pro zugelassenes Automobil progressiv zu verschärfen, sowie weitere Massnahmen zu ergreifen, falls dies zur Erreichung der Ziele der Richtlinie nötig erscheint.“

Dieser Aufforderung ist die Kommission am 1. April 2016 nachgekommen, indem sie eine Richtlinie erliess, welche die folgenden Abgaswerte bei Neuzulassungen von Personenfahrzeugen in der EU festsetzte.

„Ab 2020: Keine Zulassung von Personenfahrzeugen, die mehr als 65 Gramm CO₂ pro Kilometer in die Luft ausstossen.

Ab 2024: Keine Zulassung von Personenfahrzeugen, die mehr als 60 Gramm CO₂ pro Kilometer in die Luft ausstossen.

Des Weiteren bestimmt die Kommissionsrichtlinie, dass an Tagen an denen die Grenzwerte der europäischen Luftqualitätsrichtlinie überschritten werden, Personenfahrzeuge und Lastwagen, welche über 100 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, keinen Zugang zu Städten mit einer Einwohnerzahl von mehr als 300'000 Bewohnern haben sollen.

Deutschland plant diese Richtlinien insbesondere wie folgt umzusetzen:

Gemäss dem deutschen Autozulassungsgesetz sollen ab 1. Januar 2017 grundsätzlich keine neuen Personenfahrzeuge mehr zugelassen werden, die mehr als 70 Gramm ausstossen, es sei denn, ein Unternehmen könne geltend machen, dass die Einhaltung dieser Abgaswerte die ökonomische Existenz des Unternehmens in Frage stelle. In diesem Fall könne die zuständige Behörde während einer befristeten Zeit Ausnahmen genehmigen.

Des Weiteren soll ab 1. Januar 2017 das Luftschutzgesetz bei Überschreitung der europäischen Luftschutznormen den Zugang von Lastwagen, welche 100 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, den Zugang zu Städten mit einer Einwohnerzahl von mehr als 300'000 Bewohnern verbieten.

Deutschland plant keine weiteren Massnahmen zur Verschärfung der Emissionsvorschriften bis 2030 zu ergreifen.

Aufgabe 1

Es ist der 10. April 2016. Das deutsche Parlament, die deutsche Bundesregierung sowie das Unternehmen M, welches vor allem Luxuslimousinen herstellt, beauftragen Sie mit der Wahrung ihrer Interessen. Sie möchten von Ihnen wissen, ob sie rechtliche Schritte einleiten können gegen eine oder beide Richtlinien und falls ja, welche rechtlichen Rügen sie geltend machen sollen. Ihre Klienten sind insbesondere der Meinung, dass die Kommissionsrichtlinie aufgrund der Nichtbeachtung der Bestimmungen der „Komitologieverordnung“, welche den Beizug von mitgliedstaatlichen Beamten beim Erlass von Durchführungserlassen vorsieht, vom Jahre 2011, ungültig ist. Das Unternehmen M ist zudem der Auffassung, dass die Richtlinien seine Berufs- und Unternehmensfreiheit im Sinne von Art. 15 und 16 der Grundrechtscharta der EU unverhältnismässig beeinträchtigt und somit ihre Grundrechte verletzt. Ihre Klienten möchten eine Einschätzung über ihre Erfolgsaussichten (eines) möglichen/r Rechtsbehelfs/e.

Welche Antworten geben Sie

- a) dem deutschen Parlament?
- b) der deutschen Regierung?
- c) dem Unternehmen M ?

Aufgabe 2

Es ist der 15. März 2017. Die Klagen, welche gegen den Erlass der beiden Richtlinien erhoben wurden, sind noch hängig. Inzwischen sind die geplanten Änderungen des deutschen Automobilzulassungsgesetzes und des Luftschutzgesetzes in Kraft getreten. Das Unternehmen M hat eine Ausnahmegenehmigung von den deutschen Behörden erhalten, welche ihm erlaubt, bis 2028 Personenwagen in den Verkehr zu bringen, die bis zu 80 Gramm pro Kilometer ausstossen.

- a) Die französische Firma P, welche mehrheitlich Automobile produziert, die weniger als 55 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen, und diese insbesondere nach Deutschland exportiert, ist der Meinung, dass sie aufgrund der Ausgestaltung des deutschen Autozulassungsgesetzes sowie durch die dem Konkurrenzunternehmen M erteilte Ausnahmegenehmigung zu Schaden kommt. Sie beauftragt Sie mit der Wahrung ihrer Interessen. Sie fragt Sie insbesondere, ob sie ein Rechtsmittel ergreifen könne, um Schadenersatz zu erhalten, gestützt auf welche Rechtsgrundlage und mit welchen Erfolgsaussichten. Sie fragt Sie des Weiteren, ob noch andere Möglichkeiten bestehen, um die Rechtswidrigkeit des deutschen Autozulassungsgesetzes zu beanstanden.
- b) Auch die französische Regierung ist unzufrieden mit der Umsetzung der Richtlinien durch Deutschland. Sie beauftragt Sie mit der Wahrung ihrer Interessen und fragt Sie, was sie machen kann. Was raten Sie der französischen Regierung? Wie schätzen sie allfällige Erfolgsaussichten ein?

Aufgabe 3

Das französische Transportunternehmen U, welches ausschliesslich Lastwagen mit einem Ausstoss von mehr als 100 Gramm pro Kilometer benutzt, wird am 16. März 2017 von den deutschen Behörden gestützt auf das Luftschutzgesetz daran gehindert, seine Waren in Hamburg abzuliefern. Es legt ein Rechtsmittel gegen diesen Entscheid ein, welches durch das erstinstanzliche Gericht in Hamburg abgewiesen wird. Es beschliesst die Angelegenheit vor das Handelsgericht Hamburg zu bringen, das in letzter Instanz entscheidet. Es beauftragt Sie mit der Wahrung ihrer Interessen. Welche Rechtsverletzungen könnte es geltend machen? In welchem Verfahren? Könnten zusätzliche Schritte unternommen werden, um die Rechte ihrer Mandantin in Zukunft zu schützen?