SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS GEORGES COSMAS
vom 15. Januar 1998 *

I — Einleitung

In der vorliegenden Rechtssache soll der Gerichtshof über eine vom deutschen Bundesverwaltungsgericht gestellte Vorabentscheidungsfrage entscheiden, die sich auf die Auslegung der Richtlinie 80/51/EWG [1] des Rates vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschalluftfahrzeugen in der Fassung der Richtlinie 83/206/EWG [2] des Rates vom 21. April 1983 (im folgenden: Richtlinie) und des Artikels 30 EG-Vertrag bezieht.

II — Sachverhalt und Verfahren

1. Die Revisionsklägerin des Ausgangsverfahrens, die Firma Aher-Waggon GmbH (im folgenden: Klägerin) ist Eigentümerin eines in Dänemark gebraucht erworbenen Propellerflugzeugs des Typs Piper PA 28-140. Dieses Luftfahrzeug war in Dänemark bereits seit dem 2. August 1974 zum Verkehr zugelassen. Im Juli 1992 beantragte die Klägerin bei der dafür zuständigen deutschen Behörde (dem Luftfahrt-Bundesamt) die deutsche Verkehrszulassung. Dieser Antrag wurde mit der Begründung abgelehnt, daß das Luftfahrzeug die in Deutschland geltenden Lärmgrenzwerte überschreite; dies trifft zu. Anzumerken ist, daß die Richtlinie 80/51/EWG in der Fassung der Richtlinie 83/206/EWG für die Frage der Lärmemissionen Höchstgrenzen festgesetzt hat, die das streitige Flugzeug nicht überschreitet, den Mitgliedstaaten jedoch die Möglichkeit einräumt, strengere Vorschriften aufzustellen.

2. Die Klägerin erhob bei den zuständigen deutschen Verwaltungsgerichten Klage; sie hatte damit jedoch weder in der ersten noch in der zweiten Instanz Erfolg. Sie legte daraufhin beim Bundesverwaltungsgericht Revision ein und machte geltend, von den Vorinstanzen sei ihr Antrag, die zuständigen deutschen Verwaltungsbehörden zu verpflichten, eine Vorabentscheidung darüber zu treffen, daß das Flugzeug trotz seiner Betriebsgeräusche in Deutschland zum Verkehr zugelassen werden könne, zu Unrecht abgewiesen worden. In diesem Zusammenhang machte sie geltend, die Entscheidung der deutschen Behörden, das Flugzeug wegen Überschreitung der nationalen Lärmgrenzwerte nicht zuzulassen, verstoße gegen Gemeinschaftsrecht. Sie führte dazu aus, daß bereits in Deutschland zugelassene Flugzeuge gleichen Musters trotz Überschreitung

* Originalsprache: Griechisch.

1 — ABl. L 18, S. 26.

2 — ABl. L 117, S. 15.

der heute in diesem Land geltenden Lärmgrenzwerte ihre Verkehrszulassung behielten.

3. Das vorlegende Gericht hat die Sache an sich gezogen und festgestellt, daß es in der Sache nicht zu entscheiden vermöge, ohne dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften eine Frage nach der Auslegung der streitigen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften vorzulegen. Es stellt sich keine Fragen hinsichtlich der Auslegung der Vorschriften des rein gemeinschaftlichen Luftverkehrsrechts, es fragt sich aber, ob die Weigerung, die vorgezogene Entscheidung zu erlassen, die die Klägerin beantragt, jedenfalls als Verstoß gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs gemäß Artikel 30 EG-Vertrag angesehen werden könnte. Insbesondere bedarf nach Ansicht des vorlegenden Gerichts die Frage der Klärung, ob die Ablehnung der Erteilung einer deutschen Verkehrszulassung für ein dänisches Flugzeug, das die gemeinschaftlichen, jedoch nicht die strengeren deutschen Lärmgrenzwerte einhalte, ein Handelshemmnis oder eine Maßnahme gleicher Wirkung darstelle, wenn man auch die folgende Sachlage berücksichtige: Das Flugzeug der Klägerin sei in Dänemark seit 1974 zum Verkehr zugelassen, könne jedoch wegen der genannten nationalen Grenzwerte in Deutschland nicht mehr zugelassen werden. Dagegen gelte bei Flugzeugen desselben Bautyps mit denselben Lärmdaten, die in Deutschland vor Erlaß der nationalen Grenzwerte zum Verkehr zugelassen worden seien, die Verkehrszulassung trotz der Überschreitung der in den heute geltenden deutschen Rechtsvorschriften vorgesehenen Lärmgrenzwerte uneingeschränkt weiter. Es sei folglich unbedingt erforderlich, zu klären, ob dies eine verbotene Differenzierung nach dem Zulassungsstaat darstelle, die gegen Artikel 30 des Vertrages verstoße.

In Anbetracht aller dieser Gesichtspunkte hat das Bundesverwaltungsgericht mit einem am 29. November 1996 beim Gerichtshof eingegangenen Beschluß eine diesbezügliche Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt.

III — Die Vorabentscheidungsfrage

4. Ist es mit den Grundsätzen des freien Warenverkehrs gemäß Artikel 30 EG-Vertrag vereinbar, wenn das deutsche Recht, gestützt auf die als Mindestanforderungen formulierten Begrenzungen für die Lärmemissionen von Luftfahrzeugen nach der Richtlinie 80/51/EWG in der Fassung der Richtlinie 83/206/EWG, die Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland von schärferen Lärmgrenzwerten mit der Folge abhängig gemacht hat, daß bereits vor Erlaß der genannten Richtlinie in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Luftfahrzeugen wegen Überschreitung der deutschen Lärmgrenzwerte in der Bundesrepublik Deutschland eine Verkehrszulassung nicht mehr erteilt werden darf, obwohl baugleiche Luftfahrzeuge, die bereits vorher die deutsche Verkehrszulassung erlangt haben, diese uneingeschränkt behalten?

IV — Die anwendbaren gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften

5. Artikel 30 des Vertrages sieht vor:

„Mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie alle Maßnahmen gleicher Wirkung sind ... zwischen den Mitgliedstaaten verboten."

6. Die Artikel 1 bis 3 der Richtlinie 80/51 in der Fassung der Richtlinie 83/206 bestimmen:

Artikel 1

„Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß ein ziviles Unterschallflugzeug mit Düsen- oder Propellerantrieb, das in seinem Hoheitsgebiet zugelassen ist und das unter eine der in Band I (Flugzeuglärm) von Anhang 16 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt genannten Kategorien fällt, gemäß Änderung 5 anwendbar ab 26. November 1981 — nachstehend ‚Anhang 16/5' genannt — im Hoheitsgebiet von Mitgliedstaaten nur dann eingesetzt werden kann, wenn dieser Staat aufgrund hinreichender Nachweise darüber, daß das Luftfahrzeug Anforderungen entspricht, die *mindestens gleich* [3] den in Band I Teil II Kapitel 2, 3, 5 oder 6 des Anhangs 16/5 enthaltenen Anforderungen sind, eine Lärmbescheinigung für dieses Luftfahrzeug erteilt hat."

Artikel 2

„(1) Die Urkunden, welche die Lärmprüfung im Sinne der Artikel 1, 3, 4 und 5 bescheinigen, werden in Form einer Lärmbescheinigung oder einer geeigneten Erklärung in einem anderen von dem Zulassungsstaat genehmigten Schriftstück, das nach den Vorschriften dieses Staates in dem Luftfahrzeug mitgeführt werden muß, erteilt ...

(2) Die Mitgliedstaaten erkennen Urkunden im Sinne des Absatzes 1, die von den Zulassungsbehörden eines Zulassungsstaats, der zugleich Mitgliedstaat ist, ausgestellt worden sind, als gültig an."

Artikel 3

„(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß zivile Propellerflugzeuge, deren bescheinigte

3 — Hervorhebung durch mich.

Abflugmasse 5 700 kg nicht überschreitet, und zivile Unterschallflugzeuge, die nicht unter eine der in Band I des Anhangs 16/5 genannten Kategorien fallen, sofern sie Flugplätze in einem Mitgliedstaat benutzen, *in seinem Hoheitsgebiet nur erstzugelassen werden*, wenn sie gemäß einer Bescheinigung Anforderungen entsprechen, die *mindestens gleich* den in Band I Teil II Kapitel 2 oder 6 des Anhangs 16/5 enthaltenen Anforderungen sind ... [4]"

V — Meine Stellungnahme zur Vorabentscheidungsfrage

7. Auch wenn sich die Vorabentscheidungsfrage auf die Auslegung des Artikels 30 EG-Vertrag konzentriert (B), ist zu ihrer Beantwortung eine Prüfung der einschlägigen Vorschriften des abgeleiteten Gemeinschaftsrechts, in denen die Lärmgrenzwerte für Unterschalluftfahrzeuge geregelt sind [5] (A), unbedingt erforderlich.

A — *Zur Auslegung der speziellen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften*

8. Einleitend ist darauf hinzuweisen, daß das Hauptziel der Richtlinie 80/51 in der Fassung der Richtlinie 83/206 im Umweltschutz besteht. In der Präambel der Richtlinie wird auf das Aktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz aus dem Jahre 1973 Bezug genommen. Dagegen scheint mit ihr daneben kein Ziel wirtschaftlicher oder kommerzieller Art wie die Beseitigung von Hindernissen für den Handel mit Luftfahrzeugen verfolgt zu werden [6].

9. Auch stellen die streitigen Vorschriften der Richtlinie — wie alle Verfahrensbeteiligten zu Recht vortragen — lediglich Mindestanforderungen auf und belassen den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, strengere Grenzwerte zur Lärmbekämpfung festzusetzen. Deutschland hatte folglich die Möglichkeit — von der es rechtmäßigerweise Gebrauch gemacht hat —, niedrigere Grenzwerte für Motorlärmemissionen als Voraussetzung für die Verkehrszulassung von Flugzeugen und die Erteilung einer Lärmbescheinigung einzuführen. Auch reicht der Umstand, daß das streitige Flugzeug die gemeinschaftlichen Mindestanforderungen erfüllt, nicht aus, um einen Anspruch auf eine deutsche Verkehrszulassung zu

4 — Hervorhebung durch mich.

5 — Wie der tragende Grundsatz, den Artikel 30 EG-Vertrag enthält, in jedem Einzelfall auszulegen ist, hängt unmittelbar von den speziellen Merkmalen der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften ab, die für die streitige Tätigkeit gelten. Bevor die Frage der Anwendung des Artikels 30 gestellt wird, ist zu prüfen, inwieweit spezielle für die Mitgliedstaaten verbindliche Regelungen in Verordnungen bestehen. Vgl. das klassische „Cassis de Dijon"-Urteil (Urteil des Gerichtshofes vom 20. Februar 1979 in der Rechtssache 120/78, Rewe, Slg. 1979, 649, Randnr. 8).

6 — Diese Anmerkung ist nicht ohne Bedeutung. Der Gerichtshof hat dieses teleologische Kriterium wiederholt berücksichtigt, wenn er die Verbindlichkeit von gemeinschaftsrechtlichen Regelungen zu beurteilen hat. Siehe z. B. das Urteil des Gerichtshofes vom 14. Oktober 1987 in der Rechtssache 278/85 (Kommission/Dänemark, Slg. 1987, 4069, Randnrn. 16 und 22).

begründen, da es die rechtmäßig festgesetzten deutschen Lärmgrenzwerte überschritt.

10. Es ist noch hervorzuheben, daß die Richtlinie die Fälle der *Erstzulassung* von Flugzeugen in den Mitgliedstaaten regelt. Insbesondere bestimmt Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie, daß jeder Mitgliedstaat die dafür erforderlichen Maßnahmen trifft, daß Propellerflugzeuge wie das der Klägerin in seinem Hoheitsgebiet nur erstzugelassen werden, wenn bescheinigt wird, daß sie mindestens die Anforderungen erfüllen, die die Richtlinie aufstellt. Die Beschränkung des Anwendungsbereichs auf die Erstzulassung von Flugzeugen hat folgende Auswirkungen.

11. Zum einen ergibt sich in Verbindung mit dem Umstand, daß die Richtlinie die Einführung strengerer nationaler Lärmgrenzwerte zuläßt, daß der Gemeinschaftsgesetzgeber kein wohlerworbenes Recht einräumen oder sogar eine rechtliche Garantie für Luftfahrzeuge geben möchte, die bereits zugelassen sind und ein entsprechendes Lärmzeugnis in einem Mitgliedstaat besitzen und für die in einem anderen Mitgliedstaat ein Zulassungsantrag gestellt wird. Dies bedeutet, daß das Gemeinschaftsrecht die Flugzeuge, die die gemeinschaftlichen Mindestanforderungen erfüllen, bereits in einem Mitgliedstaat zugelassen sind und in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen werden sollen, keiner anderen günstigeren Kategorie zuordnet. Zwar können nach Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie Lärmbescheinigungen von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt werden, diese Anerkennung besteht jedoch — wie die Kommission richtigerweise vorträgt — lediglich darin, daß ein Mitgliedstaat die Richtigkeit des Inhalts einer von einem anderen Mitgliedstaat erteilten Bescheinigung nicht anzweifeln kann. Sie bedeutet jedoch weder, daß die Mitgliedstaaten darüber hinaus verpflichtet sind, anzuerkennen, daß diese Bescheinigungen inhaltlich den Bescheinigungen gleichwertig sind, die sie selbst ausstellen, noch, daß sie in ihrer Rechtsordnung die gleichen Rechtsfolgen wie die nationalen Bescheinigungen erzeugen.

12. Wenn außerdem anerkannt würde, daß ein bereits in einem Mitgliedstaat zugelassenes Flugzeug, das die gemeinschaftlichen Mindestanforderungen erfüllt, in einem anderen Mitgliedstaat auch dann zugelassen werden kann, wenn es die in diesem Mitgliedstaat bestehenden strengeren nationalen Grenzwerte nicht einhält, so würde die Befugnis, strengere nationale Lärmgrenzwerte festzusetzen, die die Richtlinie eindeutig zuerkennt, praktisch aufgehoben. Konkret könnte ein einzelner, der ein Flugzeug, das die deutschen Vorschriften nicht erfüllt, nach Deutschland einführen wollte, für dieses Flugzeug eine Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat (der höhere Lärmgrenzwerte festsetzt) erlangen und sich dann auf diese Zulassung berufen, um anschließend eine deutsche Zulassung zu erwirken.

13. Zum anderen räumt der Gemeinschaftsgesetzgeber durch die Beschränkung des Anwendungsbereichs der streitigen Richtlinie auf Fälle der Erstzulassung von Flugzeugen in den Mitgliedstaaten mittelbar die Möglichkeit ein, die Zulassung der bereits zugelassenen Flugzeuge, die die Mindestanforderungen der Richtlinie oder die später aufgrund der Ermächtigung durch die Richt-

linie erlassenen strengeren nationalen Vorschriften nicht erfüllen, aufrechtzuerhalten. Der Beschränkung der Gemeinschaftsharmonisierung auf die Flugzeuge, die erstmals eine nationale Zulassung erhalten, liegt — wie die Kommission anmerkt — folgende Philosophie zugrunde: Der Gemeinschaftsgesetzgeber wollte die Geräuschemissionen der neuen Flugzeuge, die nach dem Erlaß der Richtlinie zur nationalen Zulassung angemeldet werden, beschränken, und zwar erstens, weil die neuen Flugzeuge den größeren Teil des Bestandes der einzelnen Staaten darstellen, und zweitens, weil auf diese Art und Weise die Flugzeughersteller gezwungen werden, technische Entwicklungen bei der Bekämpfung von Lärmemissionen zu fördern. Dagegen beabsichtigte der Gemeinschaftsgesetzgeber nicht, die Mitgliedstaaten dazu zu zwingen, ihren Flugzeugbestand dadurch zu modernisieren, daß sie bereits zugelassenen Flugzeugen, die die in der Richtlinie festgesetzten niedrigeren Lärmgrenzwerte überschreiten, die Zulassung entziehen.

14. Somit wird in der Praxis ein Flugzeug, das die deutschen Vorschriften nicht erfüllt und nach dem Inkrafttreten der Richtlinie zur Zulassung angemeldet wird, anders behandelt als ein Flugzeug mit genau den gleichen Merkmalen, das in Deutschland bereits vor dem Tätigwerden des Gemeinschaftsgesetzgebers zugelassen worden war. Dieser Unterschied ist jedoch von den Verfassern der Richtlinie gewollt: Diese wollten die Mitgliedstaaten dazu verpflichten, keine Flugzeug mehr zuzulassen, die Lärm erzeugen, der bestimmte Mindestwerte überschreitet, sie wollten jedoch nicht die bereits vor Erlaß der Richtlinie in jedem einzelnen Mitgliedstaat bestehende Lärmbelastung reduzieren.

15. Im übrigen ist es allen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften, die Mindestanforderungen aufstellen, eigen, daß sie unter Umständen zu einer (fiktiven) Diskriminierung bestimmter Waren oder zur Aufrechterhaltung unterschiedlicher Wettbewerbsbedingungen führen. Wie der Gerichtshof im Urteil Gallaher bereits entschieden hat, ergeben sich diese „Folgen ... jedoch aus dem mit den fraglichen Bestimmungen, die nur Mindestvorschriften enthalten, angestrebten Harmonisierungsgrad" [7].

16. Nach alledem wird klar, daß ein Mitgliedstaat nach der in die streitigen Richtlinien eingeführten rechtlichen Regelung die Erteilung einer Lärmbescheinigung und als Folge davon die Zulassung eines Flugzeugs ablehnen kann, obwohl dieses ordnungsgemäß in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen worden ist und obwohl davon ausgegangen wird, daß Flugzeuge desselben Musters, die bereits im erstgenannten Mitgliedstaat zugelassen sind, weiter die Voraussetzungen der Zulassung erfüllen. Aus dem geltenden abgeleiteten Gemeinschaftsrecht läßt sich folglich keine rechtliche Begründung für die Anträge herleiten, die die Klägerin bei den deutschen Behörden gestellt hat.

B — *Zur Auslegung des Artikels 30 EG-Vertrag*

17. Nach dem Urteil Dassonville [8] ist als Maßnahme gleicher Wirkung jede Handels-

7 — Urteil des Gerichtshofes vom 22. Juni 1993 in der Rechtssache C-11/92 (Gallaher, Slg. 1993, I-3546, Randnr. 22).

8 — Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 1974 in der Rechtssache 8/74 (Dassonville, Slg. 1974, 837).

regelung oder sonstige Rechtsvorschrift der Mitgliedstaaten anzusehen, die geeignet ist, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern. Entgegen der Behauptung der Klägerin stellt sich im konkreten Fall die Frage nach einem Verstoß gegen Artikel 30 EG-Vertrag nicht. Deutschland macht rechtmäßigerweise von den Möglichkeiten Gebrauch, die ihm die bestehende gemeinschaftsrechtliche Sonderregelung bietet, mit der im übrigen keine vollständige Harmonisierung der nationalen Rechtsvorschriften zur Regelung der Geräuschemissionen von Flugzeugen angestrebt wird. Andernfalls — d. h. wenn angenommen würde, daß die Ablehnung der Zulassung eines Flugzeugs, für das erstmals eine deutsche Zulassung beantragt wird, und zwar mit der Begründung, daß es die bestehenden nationalen Lärmgrenzwerte überschreitet, während ein Flugzeug desselben Musters seine deutsche Zulassung behält, auch wenn es diese nationalen Vorschriften nicht erfüllt, unter die Verbote des Artikels 30 EG-Vertrag fiele — würde das Ermessen, das der Gemeinschaftsgesetzgeber den nationalen Behörden durch die Vorschriften der streitigen Richtlinien über die Festlegung strengerer nationaler Lärmvorschriften einräumen wollte, praktisch beseitigt.

18. Außerdem setzt der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung der nationalen Rechtsvorschriften, auf den sich der Gerichtshof stützt, wenn er Artikel 30 EG-Vertrag auslegt, voraus, daß diese nationalen Rechtsvorschriften den gleichen Inhalt und die gleiche Qualität haben. Da die Richtlinie selbst die Festlegung strengerer Lärmgrenzen zuläßt, wird eindeutig anerkannt, daß die diesbezüglichen nationalen Rechtsvorschriften nicht gleichwertig sein können, so daß sich die Frage der gegenseitigen Anerkennung dieser Rechtsvorschriften nicht stellen kann.

19. Auch kann entgegen dem Vorbringen der Klägerin von einer auf die „Staatsangehörigkeit" der Flugzeuge gestützten Diskriminierung nicht die Rede sein. Die Festlegung von Lärmgrenzen erfaßt alle Flugzeuge, die erstmals in Deutschland zugelassen werden sollen. Eine Unterscheidung besteht nur zwischen — deutschen und nichtdeutschen — Flugzeugen, die bereits zugelassen sind, und — unabhängig von der Nationalität — Flugzeugen desselben Musters, deren erstmalige Zulassung bei den zuständigen deutschen Behörden beantragt wird.

20. Auf jeden Fall ist hervorzuheben, daß sich aus den Gegebenheiten des vorliegenden Rechtsstreits nicht entnehmen läßt, daß die Festlegung von Lärmgrenzen wie denjenigen der streitigen deutschen Rechtsvorschriften ein Mittel darstellt, das außer Verhältnis zu dem verfolgten Ziel, der Beschränkung von Geräuschemissionen, steht. Hilfsweise merke ich an, daß der Gerichtshof bereits entschieden hat, daß der Umweltschutz eine primäre

staatliche Zielsetzung darstellt, die auch die Anwendung der Verbote des Artikels 30 EG-Vertrag einschränken kann [9].

21. Ich halte es ferner nicht für erforderlich, das von Deutschland vorgebrachte Argument ausführlicher zu prüfen, wonach — falls man annehmen wollte, daß die streitigen deutschen Rechtsvorschriften in den Anwendungsbereich der Verbote des Artikels 30 EG-Vertrag fallen — diese nationalen Regelungen dennoch durch die Notwendigkeit, die menschliche Gesundheit zu schützen, gemäß Artikel 36 EG-Vertrag gerechtfertigt seien.

VI — Vorschlag

22. Nach alledem schlage ich dem Gerichtshof vor, die zur Vorabentscheidung vorgelegte Frage wie folgt zu beantworten:

Die Richtlinie 80/51/EWG in der Fassung der Richtlinie 83/206/EWG stellt Mindestanforderungen für die Lärmemission der Motoren von Flugzeugen als Voraussetzung für deren Erstzulassung in den Mitgliedstaaten auf, sie räumt den Mitgliedstaaten aber die Möglichkeit ein, strengere Anforderungen festzulegen. Es ist mit den Grundsätzen des freien Warenverkehrs im Sinne von Artikel 30 EG-Vertrag vereinbar, wenn durch eine nationale Maßnahme niedrigere Grenzwerte für Lärmemissionen von Flugzeugen, deren Zulassung erstmals beantragt wird, aufgrund der oben genannten speziellen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften eingeführt werden, und zwar auch dann, wenn dies zur Folge hat, daß die Zulassung eines bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Flugzeugs in Deutschland verhindert wird, während Flugzeuge gleichen Musters, die vor dem Erlaß der oben genannten Richtlinie in Deutschland zugelassen worden sind, diese Zulassung behalten.

9 — „Der Gerichtshof hat den Umweltschutz bereits in seinem Urteil vom 7. Februar 1985 in der Rechtssache 240/83 (Association de défense des brûleurs d'huiles usagées, Slg. 1985, 531) als ein ‚wesentliches Ziel der Gemeinschaft' angesehen, das als solches bestimmte Beschränkungen des freien Warenverkehrs rechtfertigen kann. Diese Beurteilung ist im übrigen durch die einheitliche Europäische Akte bestätigt worden. Der Umweltschutz stellt somit ein zwingendes Erfordernis dar, das die Anwendung des Artikels 30 EWG-Vertrag einschränken kann." (Urteil vom 20. September 1988 in der Rechtssache 302/86, Kommission/Dänemark, Slg. 1988, 4627, Randnrn. 8 und 9).