

TE Vfgh Beschluss 1994/11/30 G91/93, V46/93

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 30.11.1994

Index

99 Völkerrechtliche Verträge

99/02 Personen- und Gütertransport auf der Straße

Norm

B-VG Art50

B-VG Art140a

Transitvertrag - Verwaltungsvereinbarung zur Festlegung des Zeitpunktes und der Modalitäten der Einführung des im Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße vorgesehenen Ökopunktesystems, BGBl 879/1992

Transitvertrag zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße, BGBl 823/1992

Güterbeförderungsg §7a

Güterbeförderungsg §7a, §7b, §16

Leitsatz

Zurückweisung von Individualanträgen auf Aufhebung von Bestimmungen des Transitvertrages, der Verwaltungsvereinbarung zum Transitvertrag und des Güterbeförderungsg hinsichtlich der Einführung des sogenannten Ökopunktesystems; unmittelbare Anwendbarkeit der völkerrechtlichen Vereinbarungen; rechtliche Betroffenheit des antragstellenden Transportunternehmens gegeben; jedoch Zumutbarkeit des Verwaltungsrechtsweges im Wege einer Antragstellung auf Zuteilung von Ökopunkten in einem bestimmten Ausmaß

Spruch

Die Anträge werden zurückgewiesen.

Begründung

Begründung:

I. 1.a) Im Interesse des Schutzes der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung hat Österreich mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ein Abkommen "über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße", BGBl. 823/1992, den im folgenden sogenannten Transitvertrag geschlossen. In diesem Vertrag werden unter anderem Bestimmungen über die Reduktion der Umweltbeeinträchtigung durch den Straßen-Transitverkehr durch Österreich durch Einführung eines sogenannten "Ökopunktesystems" getroffen.

Dieses ist dadurch gekennzeichnet, daß die Verringerung der Abgas- und Lärmemissionen durch Reduzierung der NOX-Emissionen erfolgen soll. Dazu bestimmen die Abs3 bis 5 des Art15 des Transitvertrags:

"(3) Das gesamte NOX-Emissionsniveau, das von den in einer der Vertragsparteien zugelassenen Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen im Transit durch Österreich verursacht wird, soll, beginnend mit dem Jahr 1992, innerhalb von zwölf Jahren bis zum Ende des Jahres 2003 um 60% reduziert werden. Das Ausgangsniveau und die jährliche Senkung werden gemäß Absatz 4 und Absatz 5 ermittelt.

(4) Der Ausgangswert errechnet sich durch Multiplikation

1.

des für das Jahr 1991 bestimmten NOX-Ausstoßes in Gramm NOX/kWh der durchfahrenden Lastkraftwagen (als Wert wird der heute gesetzlich zugelassene C.O.P.-Wert von 15,8 g NOX/kWh vereinbart)

2.

mit der Zahl der Transittfahrten im Jahre 1991. Die Schätzung der Gesamtzahl der Fahrten der in jeder der Vertragsparteien zugelassenen Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen, die im Transit im gewerblichen Verkehr, im Werkverkehr oder leer durch Österreich fahren, wird gemeinsam erstellt.

Das Produkt ergibt die Gesamtzahl der Ökopunkte für das Jahr 1991.

(5) 1. Die Reduktion des Ausgangswertes der Gesamtzahl der Ökopunkte für die Jahre nach 1991 erfolgt entsprechend den Prozentangaben der Tabelle in Anhang VIII.

2. Sollte in einem der Jahre zwischen 1992 und 2003 die Zahl der Fahrten den für das Jahr 1991 gemäß Absatz 4 Ziffer 2 ermittelten Wert um mehr als 8% übersteigen, so ist die Zahl der für das nächste Jahr kalkulierten Ökopunkte entsprechend Anhang IX Absatz 4 zu vermindern."

Zur Durchführung sieht Abs6 des Art15 des Transitvertrags ein "Ökopunktesystem" vor und normiert hierfür:

"(6) Die vereinbarte Reduktion der Höhe der NOX-Gesamtemission dieser Lastkraftwagen wird über ein Ökopunktesystem verwaltet. Innerhalb dieses Systems benötigt jeder LKW im Transitverkehr durch Österreich eine Ökopunkteanzahl, die dem Wert der NOX-Emissionen des jeweiligen LKW (zugelassen gemäß Conformity of Production (C.O.P.-Wert), abgeleitet von der Typengenehmigung) entspricht. Die Bemessung und Verwaltung dieser Punkte wird im Anhang IX festgelegt."

Der verwiesene Anhang IX des Transitvertrags bestimmt:

"Anhang IX

(zu Artikel 15)

(1) Für jeden Lastkraftwagen, der Österreich durchfährt, sind bei jeder Fahrt (in eine Richtung) folgende Unterlagen vorzulegen:

a)

ein Dokument, aus dem der C.O.P.-Wert für die NOX-Emission des eingesetzten Lastkraftwagens hervorgeht;

b)

eine gültige Punktekarte, die von den zuständigen Behörden ausgestellt wird.

ad a)

Bei nach dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen LKW soll das Dokument, das den C.O.P.-Wert nachweist, eine von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung, in der ein offiziell bestätigter C.O.P.-Wert für den NOX-Ausstoß angegeben ist, oder die Betriebserlaubnis (Typenschein) sein, in dem der Tag der Zulassung und der bei Erteilung der Betriebserlaubnis gemessene Wert angegeben sind. Im letztgenannten Fall errechnet sich der C.O.P.-Wert, indem der Betriebserlaubniswert um 10% erhöht wird. Ist ein solcher Wert für ein Fahrzeug einmal festgesetzt, so kann er während der Lebensdauer des Fahrzeugs nicht mehr geändert werden.

Bei vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen und bei solchen LKW, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, wird ein C.O.P.-Wert von 15,8 g/kWh angesetzt.

ad b)

(1) Die Punktekarte enthält eine bestimmte Punktezahl und wird entsprechend dem C.O.P.-Wert der eingesetzten Fahrzeuge folgendermaßen entwertet:

1. Pro g/kWh NOX-Emission gemäß Absatz 1 lita wird ein Punkt benötigt.

2. Dezimalstellen der NOX-Emissionswerte werden auf die

nächsthöhere ganze Zahl aufgerundet, wenn der Dezimalwert 0,5 oder mehr beträgt, und ansonsten abgerundet.

(2) Die österreichischen Behörden stellen der Kommission rechtzeitig die sich aus Artikel 15 ergebenden Punktekarten zur Verfügung.

(3) Der Transitausschuß wird alle drei Monate die Zahl der Fahrten und den durchschnittlichen NOX-Wert der Lastkraftwagen kalkulieren. Die Zulassungsstaaten der Lastkraftwagen werden in der Statistik gesondert ausgewiesen.

(4) Im Fall der Anwendung des Artikels 15 Absatz 5 Ziffer 2 wird die Zahl der Ökopunkte für das folgende Jahr wie folgt reduziert:

Auf Basis der vierteljährlichen durchschnittlichen NOX-Emissionswerte der Lastkraftwagen des laufenden Jahres (siehe Absatz 3) wird die Prognose der durchschnittlichen NOX-Emissionswerte der Lastkraftwagen des nächsten Jahres extrapoliert. Der prognostizierte Wert, multipliziert mit 1,04 und der gemäß Artikel 15 Absatz 4 Ziffer 2 ermittelten Zahl der Fahrten, ergibt die Zahl der Ökopunkte für dieses nächste Jahr."

Gemäß Art24 Abs4 des Transitvertrags werden Zeitpunkt und Modalitäten der Einführung des Ökopunktesystems im Jahr 1992 in einer Verwaltungsvereinbarung festgelegt.

b) Unter Berufung auf die zuletzt genannte Bestimmung des Transitvertrags schlossen die Kommission der Europäischen Gemeinschaften und der (österreichische) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine "Verwaltungsvereinbarung zur Festlegung des Zeitpunktes und der Modalitäten der Einführung des im Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße vorgesehenen Ökopunktesystems", BGBl. 879/1992.

In Art1 dieser Vereinbarung wird bestimmt, daß das Ökopunktesystem mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1993 eingeführt wird. Art2 enthält in Konkretisierung des (oben wiedergegebenen) Art15 Abs4 Z2 des Transitvertrags eine gemeinsame Schätzung der Transitzfahrten (Gewerblicher Verkehr, Werkverkehr, Leerfahrten) im Jahr 1991 und Art3 der Vereinbarung regelt die Modalitäten der Durchführung des Ökopunktesystems und bestimmt dabei ua.:

"1. Der Lenker eines Lastkraftwagens hat für jede Transitzfahrt ein einheitliches und vollständig ausgefülltes Formular oder eine österreichische Bestätigung über die Entrichtung der Ökopunkte für die betreffende Fahrt gemäß Anhang A der gegenständlichen Vereinbarung (genannt Ökokarte) mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Kontrollorganen vorzuweisen.

Das Formular gemäß Anhang A der gegenständlichen Vereinbarung wird von den zuständigen österreichischen Stellen gegen Entrichtung der bei der Herstellung und dem Versand anfallenden Kosten einschließlich jener für die Ökopunkte ausgegeben.

2. Der Lenker eines nach dem 1. Oktober 1990 zugelassenen Lastkraftwagens hat außerdem ein einheitliches COP-Dokument gemäß Anhang B der gegenständlichen Vereinbarung zum Nachweis der NOX-Emission des Lastkraftwagens mitzuführen und auf Verlangen vorzulegen. Bei vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen Lastkraftwagen und bei solchen, für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, ist ein COP-Wert von 15,8 g/kWh anzusetzen. ..."

Des weiteren enthält die "Verwaltungsvereinbarung" die Regelung näherer Modalitäten für die Verwaltung und Kontrolle des Ökopunktesystems und sieht (in Art8) vor, daß "Zu widerhandlungen eines Lenkers eines Lastkraftwagens oder eines Unternehmens gegen die Bestimmungen des Transitabkommens oder dieser Verwaltungsvereinbarung ... nach den jeweiligen nationalen Vorschriften zu ahnden" sind (Z1), daß die zuständigen Behörden Österreichs, der EG und der EG-Mitgliedstaaten einander Amtshilfe leisten (Z2) und daß die Kontrollorgane anlässlich der Überwachung des Systems bei Verstößen unter bestimmten Voraussetzungen die Weiterfahrt eines LKW verweigern können (Z3).

c) §7 a des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. 63/1952 idF BGBl. 453/1992 (in Kraft getreten gemäß ArtIII BGBl. 453/1992 gleichzeitig mit dem Transitvertrag), enthält eine gesetzliche Ermächtigung zum Abschluß von

zwischenstaatlichen Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Güterbeförderung, spricht davon, daß in solchen Vereinbarungen auch zwischenstaatliche Kontingente festgelegt werden können und enthält Bestimmungen über die Vergabe von Erlaubnissen im Rahmen der zwischenstaatlichen Kontingentvereinbarungen. Er lautet:

"§7 a. (1) Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern gemäß §7 können auf Grundlage dieses Bundesgesetzes geschlossen werden, wenn der Umfang des zwischenstaatlichen Güterverkehrs dies erforderlich macht. In den Vereinbarungen ist vorzusehen, daß Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Fahrten nach, durch und aus Österreich durchführen können. Dabei können auch zwischenstaatliche Kontingente festgelegt werden, bei deren Ausmaß die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie der Schutz der Bevölkerung und Umwelt zu berücksichtigen sind. Die Vergabe der Kontingenterlaubnis gemäß Abs2 vierter Satz durch ausländische Behörden kann vereinbart werden. Die Kundmachung der Kontingente erfolgt durch Verlautbarung in der offiziellen Zeitschrift des Fachverbandes und der Fachgruppen des Güterbeförderungsgewerbes.

(2) Die Vergabe der vereinbarten Kontingente erfolgt in einem vereinfachten Verfahren. Die zuständige Behörde kann Bestätigungen darüber ausgeben, daß die in der Vereinbarung festgelegten Voraussetzungen, insbesondere die Einhaltung des vereinbarten Kontingents, gegeben sind (Kontingenterlaubnis). Die Vergabe der Kontingenterlaubnis zur Beförderung von Gütern nach, durch und aus dem anderen Staat an österreichische Unternehmer kann nur erfolgen, wenn diese - je nach der Art der vorgesehenen Beförderung - entweder zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen oder zur Ausübung des Werkverkehrs (§8) berechtigt sind und den Anforderungen der gemäß Abs3 zu erlassenden Verordnung entsprechen, und wenn volkswirtschaftliche Interessen Österreichs nicht entgegenstehen. Die Vergabe der Kontingenterlaubnis an ausländische Unternehmer kann auch durch die zuständige Behörde des gegenbeteiligten Vertragspartners vorgenommen werden.

(3) Durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sind die Vergabe der Kontingenterlaubnis nach Abs2 in zeitlicher, räumlicher und sachlicher Hinsicht, deren äußere Form, die näheren Bestimmungen des Vergabeverfahrens sowie der fachlichen Eignung und die Voraussetzungen der betrieblichen Leistungsfähigkeit des Güterbeförderungsunternehmers für die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern zu regeln. Neubewerber um die Ausstellung einer Kontingenterlaubnis sind im Verhältnis zu den Marktanteilen der bereits in der grenzüberschreitenden Beförderung von Gütern tätigen Unternehmer angemessen zu berücksichtigen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Vergabe der Kontingenterlaubnis ganz oder teilweise an den Landeshauptmann in seinem Namen und Auftrag übertragen, soweit die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie Gründe der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Verwaltung dies erfordern.

(4) Bei der erstmaligen Vergabe und dem Entzug der Kontingenterlaubnis sind die gesetzlichen beruflichen Vertretungen zu hören."

Diese gesetzlichen Bestimmungen über die Kontingentaufteilung beziehen sich - ungeachtet der Formulierung des ersten Satzes des §7 b Abs1 leg.cit., in der Kontingenterlaubnisse auf Grund von Abkommen mit einer Staatengemeinschaft über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen in gewisser Weise den Kontingenterlaubnissen nach §7 a Abs2 leg.cit. gegenübergestellt werden -, wie sich aus dem nicht näher einschränkenden Wortlaut der wiedergegebenen Regelungen ergibt und auch durch eine systematische, die rechtsstaatlichen Anforderungen bedenkende Interpretation unterstrichen wird, auf alle Arten zwischenstaatlicher Kontingentvereinbarungen, somit auch auf solche, die in einem Abkommen mit einer Staatengemeinschaft festgelegt sind. Nichts zwingt nämlich zu der - verfassungsrechtlich unter Aspekten des Rechtsstaatsgebots und des Gleichheitsgrundsatzes bedenklichen - Interpretation, daß für Kontingente, die auf solchen Abkommen beruhen, die Verteilungsregeln des §7 a leg.cit. nicht gelten sollten.

§7 b leg.cit. enthält Vorschriften über die Kontrolle der Einhaltung der Regel, daß Transitfahrten ohne Kontingenterlaubnis nicht statthaft sind.

Nach §16 Abs1 Z6 und 7 leg.cit. begeht ua. eine Verwaltungsübertretung, wer zwischenstaatliche Vereinbarungen gemäß §7 a dieses Bundesgesetzes nicht einhält oder Ge- und Verbote auf Grund von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht befolgt. Eine weitere Sanktion enthält §7 b Abs6 leg.cit.: Ua. bei Übertretungen von Abkommen mit Staatengemeinschaften über die

grenzüberschreitende Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen können die erforderliche Bewilligung oder die Kontingenterlaubnis zeitlich oder im Wiederholungsfall auf Dauer entzogen werden. Der Entzug ist zunächst anzudrohen "und mit einer Kürzung der Gesamtanzahl der dem Unternehmer für den in Betracht kommenden Vertragspartner zur Verfügung stehenden Kontingenterlaubnis - je nach Schwere der Übertretung für höchstens vier Monate - zu verbinden".

2. Das Regelungssystem kann daher - soweit dies für den vorliegenden Fall relevant ist - folgendermaßen resumiert werden:

Den Staatsverwaltungen wird eine bestimmte Anzahl von Ökopunkten zugeteilt, die sich nach den Bestimmungen des Transitvertrags und des ergänzenden Verwaltungsabkommens bemisst. Ein Unternehmer darf eine Transitzahrt durch Österreich nur durchführen, wenn er hierfür eine bestimmte Anzahl von Ökopunkten, die er von der Verwaltung nach bestimmten, in § 7 a des Güterbeförderungsgesetzes (idF der Novelle BGBl. 453/1992) näher umschriebenen Regeln in einem vereinfachten Verfahren zugeteilt erhält, verwendet. Diese Ökopunkte hat er dabei in Form von Marken auf ein Formular zu kleben und zu entwerten. Die Zahl der Ökopunkte, die für eine Fahrt zu entrichten sind, bemisst sich nach dem Schadstoffausstoß des eingesetzten LKW, wobei die Berechnung des Schadstoffausstoßes nicht nach den tatsächlichen Emissionswerten im Einzelfall, sondern nach den Werten in der Typengenehmigung erfolgt. Für LKW, die vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassen wurden, besteht eine unwiderlegliche Rechtsvermutung eines (relativ hohen) C.O.P.-Wertes von 15,8 g/kWh.

Die antragstellende Gesellschaft tritt dem durch den Transitvertrag eingeführten Ökopunktesystem nicht entgegen, meint jedoch, daß die durch die geschilderte Regelung bewirkte Benachteiligung von LKW mit einer Erstzulassung, die vor dem 1. Oktober 1990 liegt (im folgenden: Altfahrzeuge), deshalb gleichheitswidrig ist, weil sie dazu führt, daß solche LKW für Transitzfahrten stets eine sehr hohe Anzahl von Ökopunkten benötigen, und zwar auch dann, wenn von ihnen nachgewiesenermaßen eine wesentlich geringere Abgasemission ausgeht, als sie dem gesetzlich vorgesehenen Wert entspricht.

3.a) Im einzelnen führt die antragstellende Gesellschaft dazu zunächst allgemein folgendes aus:

"Die antragstellende Gesellschaft betreibt das Güterbeförderungsgewerbe im grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr in den Standorten Pasching und Wien.

Wie im folgenden gezeigt wird, wird ein maßgebender Teil des Fuhrparks durch die angefochtenen Bestimmungen des Transitabkommens, BGBl 823/1992, sowie der zu dessen Durchführung ergangenen Verwaltungsvereinbarung, BGBl 879/1992, und die damit in sachlichem Zusammenhang stehenden Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes mit einem Schlag de facto ohne sachlichen Grund willkürlich vom Transitverkehr ausgeschlossen und in eminentem Ausmaß entwertet.

Dieses 'Transitverbot' und diese Entwertung resultieren aus der unter Punkt III ff näher dargestellten unsachlichen Benachteiligung von vor dem Stichtag 1.10.1990 zugelassenen LKWs bei der Vergabe der Ökopunkte gemäß den angefochtenen Bestimmungen:

Ohne hier auf rechtliche Details einzugehen, sei das Ökopunkte-System des Transitabkommens und seine wirtschaftliche Dimension wie folgt kurz illustriert:

Ziel dieses Abkommens ist eine Reduktion der NOX-Gesamtemissionen im Transitverkehr.

Die zulässigen NOX-Emissionen des Transitverkehrs werden daher kontingiert; dieses schrittweise reduzierte Kontingent

'wird über ein Ökopunktesystem verwaltet, innerhalb dessen jeder LKW eine ÖkopunktezahI benötigt. Dabei entspricht grob gesagt 1 g NOX/kWh einem Ökopunkt, d.h. ein Lastwagen, der beispielsweise 9,4 g NOX/kWh an Emissionen erzeugt, müßte für seinen Transit

neun Ökopunkte 'bezahlen'.

Für den einzelnen LKW-Fahrer hat dies die praktische Konsequenz, daß er fortan bei jeder Durchfahrt durch Österreich anstelle der bisherigen Transitzgenehmigung sowohl ein Dokument betreffend den NOX-Ausstoß seines Wagens als auch eine von den zuständigen (nationalen) Behörden ausgestellte Ökopunktekarte vorlegen muß, um passieren zu können' (Kahl, EuZW 1992, 541; Beispiel nach Renaux, Bulletin des transports et de la

logistique vom 18.5.1992, 325 f).

Abweichend von diesem Grundsatz, daß für LKWs, so viele Ökopunkte zu 'bezahlen' sind, wie es ihrem Schadstoffausstoß entspricht, müssen aufgrund der angefochtenen Bestimmungen für vor dem 1.10.1990 erstzugelassene LKWs unabhängig von deren Schadstoffemission 16 Ökopunkte 'bezahlt' werden."

Die antragstellende Gesellschaft legt dar, daß sie ab 1989 - veranlaßt durch die österreichische Gesetzgebung zur Forcierung von lärm- und damit auch abgasarmen LKW - eine größere Anzahl von LKW angekauft habe, die teilweise einen COP-Wert von 11,64 g/kWh und überwiegend einen solchen von bloß 8,05 g/kWh aufweisen. Sämtliche vor dem 1. Oktober 1990 zugelassene LKW dieser abgasarmen Type seien infolge der inkriminierten Stichtagsregelung nur noch mit 50 % ihrer Kapazität nutzbar; im Falle ihrer Veräußerung drohten erhebliche Veräußerungsverluste.

Sie meint:

"Transitunternehmer, die - wie die Antragstellerin - gesetzeskonform, schnell und unter Aufwendung hoher Investitionen auf lärm- und abgasarme LKWs umgerüstet haben, werden damit gegenüber jenen Unternehmern, die erst nunmehr durch den Zwang des Transitabkommens einen umweltfreundlicheren Fuhrpark anschaffen, kraß und ohne einsichtigen Grund benachteiligt, de facto wirtschaftlich und steuerlich bestraft."

b) Zur Darlegung ihrer Antragslegitimation führt die antragstellende Gesellschaft im einzelnen folgendes aus:

"Die Verpflichtung der Antragstellerin, für jede Fahrt ihrer neuen, jedoch vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen LKWs einen COP-Wert von 15,8 g/kWh anzusetzen, ergibt sich aus Art3 Abs2 zweiter Satz der Verwaltungsvereinbarung BGBl. 879/1992.

Es handelt sich um eine *présumptio iuris ac de iure*, zu der es keine Möglichkeit einer 'Ausnahmebewilligung' o dgl gibt.

Aus der Ermittlungsanweisung in Anhang IX Abs1 ad b) Unterabs. 1 Z. 1 des Transitabkommens ergibt sich, daß dem COP-Wert von 15,8 g/kWh 16 Ökopunkte entsprechen.

Art3 Abs1 der Verwaltungsvereinbarung normiert die rechtliche Verpflichtung, die Ökopunkte auf bestimmte Weise zu 'entrichten'.

Die rechtliche Relevanz dieser Bestimmungen der Verwaltungsvereinbarung für die Antragstellerin ergibt sich aus den hinzutretenden Verhaltenspflichten und Sanktionsnormen des §7b Abs1, 3 und 6, letztlich auch aus den Strafbestimmungen des §16 Abs1 Z. 6 und 7 des Güterbeförderungsgesetzes.

Nach der rechtlichen Überzeugung der Antragstellerin sind die erwähnten Bestimmungen der Verwaltungsvereinbarung für ihn unmittelbar anwendbar.

Es wurde kein Erfüllungsvorbehalt beschlossen.

Aber auch nach der erkennbaren Intention der Vertragsparteien und nach ihrer sprachlichen Fassung sind diese Bestimmungen unmittelbar anwendbar: gemäß Art8 der Verwaltungsvereinbarung sollen die nationalen Rechtsvorschriften nämlich nur in sanktionsrechtlicher, nicht aber in verhaltensrechtlicher Hinsicht von Bedeutung sein.

Nichts belegt die unmittelbare Anwendbarkeit der angefochtenen Bestimmung deutlicher als der Umstand, daß die Nichteinhaltung dieser staatsvertraglichen Bestimmung in §16 Abs1 Z. 6 und 7 Güterbeförderungsgesetzes unmittelbar mit Strafe bedroht wird und daß gemäß §7b Abs3 und 6 *leg cit* als unmittelbare Folge derartiger Verstöße Fahrtunterbrechungen bzw der Konzessionsentzug drohen.

Die genannten generellen Normen sind aber für die Antragstellerin auch unmittelbar wirksam.

Nicht nur wurde im vorliegenden Zusammenhang tatsächlich kein Bescheid erlassen bzw kein Verfahren eingeleitet, das in einen Bescheid oder in ein richterliches Urteil münden könnte, ein solches ist vielmehr überhaupt nicht vorgesehen.

Gemäß §7a Abs2 Güterbeförderungsgesetzes 'erfolgt die Vergabe der vereinbarten Kontingente in einem vereinfachten Verfahren'.

Die Behörde 'kann' Bestätigungen darüber ausstellen, daß der Rahmen des Kontingents gewahrt ist, eine bescheidförmige Erledigung ist nicht vorgesehen.

In der Praxis werden vielmehr Ökopunkte vom Amt der Landesregierung rein tatsächlich ausgegeben; die Ausgabe wird jeweils in einem Aktenvermerk festgehalten.

Die Entrichtung der Ökopunkte erfolgt sodann in der Weise, daß jeder Transporteur (Lenker) sie selbst 'aufzukleben' und durch Unterschrift zu entwerfen hat (Art4 Abs1 der Verwaltungsvereinbarung).

Die Vereinbarkeit dieser Regelungstechnik mit dem rechtsstaatlichen Prinzip und dem verfassungsrechtlichen Bescheidbegriff ist zu bezweifeln, doch soll dieser Punkt hier nicht vertieft werden.

Umgekehrt betrachtet ist es offenkundig, daß sich die eingangs erwähnten nachteiligen Rechtswirkungen für die Antragstellerin nicht aus dem GüterbeförderungsG als solchem ergeben; in diesem ist - obwohl es in seinem Inkrafttreten an das Transitabkommen gekoppelt ist (ArtIII der Novelle 453/1992) - von Ökopunkten überhaupt nicht die Rede.

Mit der Aufhebung von Bestimmungen des GüterbeförderungsG allein wäre dementsprechend für die Antragstellerin nichts gewonnen.

Freilich erhält die gegenständliche Verwaltungsvereinbarung erst durch die Bezugnahme in den erwähnten Bestimmungen dieses Gesetzes auf zwischenstaatliche Vereinbarungen innerstaatliche Durchsetzbarkeit, da es ansonsten an einem 'Sanktionsteil' fehlen würde.

Wegen der Schwierigkeit der Abgrenzung beantragt daher die Antragstellerin zur Vorsicht auch die Aufhebung der genannten Bestimmungen dieses Gesetzes.

Es sei aber darauf hingewiesen, daß das Ziel des vorliegenden Antrages nicht in der Bekämpfung des Ökopunktemodells, sondern allein in der Bekämpfung der Diskriminierung der vor dem 1.10.1990 erstzugelassenen LKWs innerhalb dieses Modells gelegen ist.

Jedenfalls ist auch in diesem aus Verwaltungsvereinbarung und den GüterbeförderungsG bestehenden Regelungszusammenhang unmittelbar Wirksamkeit gegeben; ein rechtlicher 'Umweg' für die Antragstellerin bestünde nur darin, sich bestrafen zu lassen.

Nach der rechtlichen Überzeugung der Antragstellerin ist der Transitvertrag selbst im hier interessierenden Zusammenhang seinem Inhalt zufolge grundsätzlich nicht unmittelbar anwendbar (non self executing); dies erhellt hinsichtlich des Ökopunktesystems insbesondere aus seinem Artikel 24 Abs4.

Es ist aber nicht zu verkennen, daß die Diskriminierung der vor dem 1.10.1990 erstzugelassenen LKWs in Anhang IX dieses Vertrages grundgelegt ist und daß einzelne Ermittlungsanweisungen in diesem Anhang unmittelbar anwendbar zu sein scheinen.

Da das Transitabkommen jedenfalls präjudiziell ist, beantragt die Antragstellerin zur Vorsicht daher auch in dieser Hinsicht die Feststellung der Rechtswidrigkeit der relevanten Worte.

Die hier angefochtene Regelung ist seit dem 1. Jänner 1993 in Kraft.

Die Antragstellerin ist daher aktuell betroffen.

Ein rechtlicher 'Umweg', mit dem die Frage der Rechtswidrigkeit der hier maßgeblichen generellen Normen an den Verfassungsgerichtshof herangetragen werden könnte, besteht nicht."

c) In der Sache ortet die antragstellende Gesellschaft vor allem Gleichheitsbedenken und führt dazu ua. aus:

"Die hier als rechtswidrig angefochtene Bestimmung des Art3

2. Absatz, 1. Unterabsatz, letzter Satz, derzufolge vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassene Lastkraftwagen in unwiderleglicher und ausnahmsloser Weise ein COP-Wert von 15,8 g/kWh zugeordnet werden, stellt ein Schulbeispiel für eine unzulässige Diskriminierung dar.

Die Antragstellerin erkennt nicht, daß es im rechtspolitischen Beurteilungsspielraum der rechtssetzenden Organe gelegen ist, ob sie für grenzüberschreitende LKW-Fahrten eine Kontingentierung einführen.

Solche Kontingentierungen können insbesondere durch Gesichtspunkte des verfassungsrechtlich verankerten umfassenden Umweltschutzes gerechtfertigt sein.

In sich müssen derartige Regelungen allerdings stimmig und systemgerecht ausgestaltet werden. ...

Die Antragstellerin tritt daher weder dem Umstand entgegen, daß die Republik Österreich ein Transitabkommen abgeschlossen hat, noch auch dem darin vorgesehenen - auf eine Reduzierung der Schadstoffemissionen ausgerichteten - Ökopunktemodell.

Wohl aber ist die innerhalb dieses Modells systemwidrige Diskriminierung bestimmter Fahrzeuge offenkundig verfassungswidrig."

Nach näherer Darlegung ihrer rechtlichen Erwägungen meint die antragstellende Gesellschaft zusammenfassend:

"Ein pauschales Anknüpfen an das Datum der Erstzulassung steht jedoch zum Regelungsziel in keinem sachlichen Zusammenhang."

Desweiteren sucht die antragstellende Gesellschaft die Verletzung des Grundsatzes des Vertrauensschutzes darzutun und meint, daß die durch die inkriminierten Bestimmungen bewirkten Einschränkungen ihrer Erwerbsfreiheit nicht adäquat seien und ortet verschiedene Verstöße des Transitvertrags gegen bundesverfassungsrechtlich gewährleistete Garantien des Rechtsstaats, ohne aber darzutun, weshalb und in welcher Weise sich diese Bedenken auf die angefochtenen Vertrags- und Gesetzesbestimmungen auswirken.

d) Auf Grund all dieser Erwägungen wird beantragt, festzustellen,

"daß in Art3 Abs2, Satz 2 der Verwaltungsvereinbarung zur Festlegung des Zeitpunktes und der Modalitäten der Einführung des im Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße vorgesehenen Ökopunktesystems, BGBl. 879/1992, die Worte 'vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen' und 'und bei solchen' rechtswidrig und daher nicht mehr anzuwenden sind.

Für den Fall, daß der Verfassungsgerichtshof zu der rechtlichen Überzeugung gelangt, daß es sich bei den korrespondierenden Formulierungen in Anhang IX Abs1 ad a)

2. Absatz des Transitabkommens BGBl. 823/1992 um unmittelbar anwendbares oder sonst präjudizielles Recht handelt, wird weiters beantragt, der Verfassungsgerichtshof wolle feststellen, daß in der genannten Bestimmung die Worte 'vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassenen und bei solchen' rechtswidrig und nicht mehr anzuwenden sind."

"Vorsorglich" beantragt die antragstellende Gesellschaft - wegen des Zusammenhangs der primär inkriminierten Bestimmungen mit Regelungen des Güterbeförderungsgesetzes die Aufhebung der §§7 a - in eventu bloß seines Abs2 - , 7 b - in eventu bloß seiner Abs1, 3 und 6 -, und der Z7 und der Worte "sowie zwischenstaatlicher Vereinbarungen gemäß §7 a dieses Bundesgesetzes" in Z6 des §16 Abs1 des Güterbeförderungsgesetzes.

4.a) Die Bundesregierung bestreitet in ihrer Äußerung zunächst die Antragslegitimation und führt dazu aus:

"1. Hinsichtlich des Transitabkommens

Zur Anfechtungsberechtigung bei Staatsverträgen verweist Art140a Abs1 B-VG für Staatsverträge, die nach Art50 B-VG abgeschlossen wurden, auf Art140 B-VG. Nach Art140 Abs1 letzter Satz B-VG ist die unmittelbare Verletzung des Antragstellers in verfassungsgesetzlich gewährleisteten subjektiven Rechten Voraussetzung für die Zulässigkeit eines Individualantrages. Anfechtungsberechtigt ist daher nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nur ein Rechtsträger, 'an oder gegen den sich die angefochtene Norm wendet' (VfSlg. 8009, 8069, 8187, 11369). Aber nicht jeder Normadressat ist anfechtungsbefugt. Es ist darüber hinaus erforderlich, daß - im vorliegenden Fall - der Staatsvertrag selbst tatsächlich in die Rechtssphäre des Normadressaten unmittelbar eingreift. Der Verfassungsgerichtshof geht in seiner Rechtsprechung davon aus, daß ein derartiger Eingriff nur dann gegeben ist, 'wenn dieser nach Art und Ausmaß durch das Gesetz selbst eindeutig bestimmt ist, wenn er die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell sondern aktuell beeinträchtigt und wenn dem Antragsteller kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des - behaupteterweise - rechtswidrigen Eingriffes zur Verfügung steht' (VfSlg. 9274, 11402).

Der Antragstellerin mangelt es aus zwei Gründen an der unmittelbaren Betroffenheit:

a) Keine unmittelbare Anwendbarkeit des Anhangs IX des Transitabkommens

Das Transitabkommen ist, wie auch in den Erläuterungen (Nr. 505 BlgNR XVIII. GP, S. 18) ausgeführt wird, nicht zur Gänze unmittelbar anwendbar. Von einer Beschlußfassung gemäß Art50 Abs2 B-VG wurde kein Gebrauch gemacht, um nicht die unmittelbare Anwendbarkeit jener Bestimmungen des Abkommens auszuschließen, die bereits als solche ihrem Inhalt nach für eine unmittelbare Anwendung geeignet sind. Die Vollziehbarkeit des Abkommens wurde durch die Erlassung flankierender Durchführungsbestimmungen sichergestellt.

Auf die angefochtene Bestimmung des Anhanges IX wird in Art15 Abs7 des Transitabkommens (im folgenden: TA) verwiesen. Dort wird festgelegt, daß die zuständigen österreichischen Behörden der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die erforderliche Zahl an Ökopunktekarten zur Verfügung stellen werden. Daß diese Bestimmung nicht unmittelbar anwendbar ist, folgt bereits aus der in Art24 Abs4 TA getroffenen Anordnung, daß die näheren Bestimmungen zur Einführung des Ökopunktesystems einer Verwaltungsvereinbarung vorbehalten bleiben.

Die vom Verfassungsgerichtshof (VfSlg. 12281, V78/90-15 vom 30. November 1990) im Einklang mit dem Schrifttum (Öhlinger, Der völkerrechtliche Vertrag im staatlichen Recht (1973), 134ff; Winkler, Zur Frage der unmittelbaren Anwendbarkeit von Staatsverträgen, JBl. 1961, 8ff) geforderten Kriterien der subjektiven und objektiven Eignung eines Staatsvertrages zur unmittelbaren Anwendbarkeit liegen hinsichtlich des Anhanges IX des TA nicht vor.

Der subjektive Wille der Vertragsparteien, die Bestimmungen des Art15 des TA durch weitere Vereinbarungen näher zu bestimmen, hat in Art24 Abs4 TA seinen Ausdruck gefunden.

Von der objektiven Betrachtungsseite her mangelt es dem Anhang IX des TA an der ausreichenden inhaltlichen Bestimmtheit der Regelung (Ausgabeverfahren, Strafbestimmungen, Adressatenkreis), sodaß sie als Grundlage für einen individuellen Verwaltungsakt nicht geeignet ist.

b) Zur Frage der Verletzung subjektiver Rechte

Grundlegende Voraussetzung der Antragslegitimation ist der Umstand, daß der Antragsteller tatsächlich Normadressat ist. Die angefochtene Norm richtet sich aber nicht an die Antragstellerin, sondern an die zuständigen österreichischen Behörden. Durch das Stichtagsdatum wird nicht in die Rechtssphäre der Antragstellerin eingegriffen. Die angefochtene Norm zeitigt vielmehr bloß faktische Wirkung. Zwar ist nicht zu verkennen, daß die Antragstellerin durch diese Regelung wirtschaftlich betroffen ist, allerdings besteht keine Norm, die ihren wirtschaftlichen Einbußen in der innerstaatlichen Rechtsordnung Anerkennung verschaffen würde, denn eine Vorschrift, die der Antragstellerin einen Anspruch auf Durchführung von Transitfahrten einräumt, besteht nicht. Die Wirkungen der Stichtagsregelung erweisen sich also bloß als faktische Reflexwirkungen einer an einen anderen Adressatenkreis gerichteten Norm (VfSlg. 8060, 8670, 8757, 11369).

2. Hinsichtlich des Art3 Abs2, zweiter Satz, der Verwaltungsvereinbarung

Ungeachtet ihrer Bezeichnung stellt sich die Vereinbarung nach Art24 Abs4 TA als Ressortübereinkommen im Sinne der Entschließung des Bundespräsidenten vom 31. Dezember 1920 (BGBl. 49/1921) dar, da sie nicht ausschließlich an Verwaltungsbehörden gerichtet ist, sondern auch subjektive Rechtsansprüche Dritter begründet. Die Verwaltungsvereinbarung wurde dementsprechend im Einvernehmen mit dem Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten abgeschlossen.

Allerdings fehlt der Antragstellerin auch im Hinblick auf die Verwaltungsvereinbarung die Anfechtungsbefugnis, da im Art3 der Vereinbarung nicht Transportunternehmen, sondern Lenker von Lastkraftwagen Normadressaten sind.

Zur mangelnden Betroffenheit in subjektiven Rechten wird sinngemäß auf die Ausführungen zu Punkt 1b verwiesen.

3. Hinsichtlich der angefochtenen Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes

Wie die Antragstellerin selbst ausführt, steht das Güterbeförderungsgesetz mit der Stichtagsregelung für Ökopunkte in keinem unmittelbaren Zusammenhang. Zu den angefochtenen Bestimmungen wird auch nicht vorgebracht, daß diese als solche verfassungswidrig seien. Überdies ist zu bemerken, daß §7a Güterbeförderungsgesetz sich nicht auf das Ökopunktemodell bezieht, sondern nähere Bestimmungen über Kontingenterlaubnisse aus bilateralen Abkommen enthält. Beim Transitabkommen handelt es sich aber um ein Abkommen mit einer Staatengemeinschaft. §7b Güterbeförderungsgesetz, der Kontrolle und Sanktionen regelt, gilt für Kontingenterlaubnisse und für Bewilligungen nach dem Transitabkommen gleichermaßen. Normadressaten der Absätze 3, 4 und 5 dieser Bestimmung sind die Lenker von Lastkraftwagen, aber nicht Güterbeförderungsunternehmen. Außerdem beziehen sich diese Vorschriften

auf behördliche Maßnahmen, die nur bei Verwirklichung bestimmter Sachverhalte ergriffen werden können, sodaß die Antragstellerin von diesen Normierungen keineswegs unmittelbar betroffen sein kann. Auch §7b Abs6 Güterbeförderungsgesetz greift in die Rechtssphäre der Antragstellerin nicht unmittelbar ein, da ihr bei Vorliegen eines entsprechenden Sachverhaltes die Erlangung eines Bescheides als zumutbarer Weg zur Abwehr einer behaupteten Rechtswidrigkeit zur Verfügung stünde. Zur Anfechtung der Strafnormen des §16 Abs1 Z6 und Z7 Güterbeförderungsgesetz ist festzuhalten, daß Strafnormen nie unmittelbar und aktuell in Rechte eingreifen können und daher - wie von der Antragstellerin erkannt - nicht mittels Individualantrages bekämpfbar sind."

b) In der Sache tritt die Bundesregierung den einzelnen Argumenten der antragstellenden Gesellschaft entgegen und begehrt, "der Verfassungsgerichtshof wolle

1. den Antrag auf Aufhebung mangels Antragslegitimation zurückweisen,

2. in eventu aussprechen, daß Art3 Abs2, zweiter Satz, der Verwaltungsvereinbarung zum Transitabkommen, BGBl. Nr. 879/1992 und Anhang IX Abs1 ad a) zweiter Satz des Transitabkommens, BGBl. Nr. 823/1992, nicht rechtswidrig sind sowie daß §7a, §7b und §16 Abs1 Z6 und 7 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 126/1993 nicht als verfassungswidrig aufzuheben sind".

5. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr schloß sich der Stellungnahme der Bundesregierung an und legte über Aufforderung durch den Verfassungsgerichtshof Kopien von Schreiben an die Landeshauptleute vom 28. Dezember 1992 vor, die hinsichtlich der bei der Vergabe von Ökopunkten einzuhaltenden Modalitäten auf einen Erlaß vom 9. November 1984 zur Ausgabe von Erlaubnissen nach §7 a Güterbeförderungsgesetz verweisen und in denen er seiner Meinung Ausdruck gibt, daß über Anträge auf Zuerkennung von Ökopunkten kein Bescheid zu erlassen sei.

6. Auf die Äußerungen der Bundesregierung und des Bundesministers replizierte die antragstellende Gesellschaft.

II. 1. Gemäß Art140 a Abs1 iVm Art140 Abs1 und Art139 Abs1 B-VG erkennt der Verfassungsgerichtshof über die Rechtswidrigkeit von Staatsverträgen auch auf Antrag einer Person, die unmittelbar durch diese Rechtswidrigkeit in ihren Rechten verletzt zu sein behauptet, sofern der Staatsvertrag ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides für diese Person wirksam geworden ist. Wie der Verfassungsgerichtshof in seiner mit VfSlg. 8009/1977 bzw. 8058/1977 zur Legitimation zur Stellung von Individualanträgen zur Gesetzes- bzw. Verordnungsprüfung begonnenen Rechtsprechung, die nach Art140 a Abs1 B-VG auch für die Antragslegitimation zur Bekämpfung von Staatsverträgen von Bedeutung ist, ausgeführt hat, ist daher grundlegende Voraussetzung für die Antragslegitimation, daß der bekämpfte Rechtsakt in die Rechtssphäre der betroffenen Person unmittelbar eingreift und sie - im Falle seiner Rechtswidrigkeit - verletzt.

Nicht jedem Normadressaten aber kommt die Anfechtungsbefugnis zu. Es ist darüber hinaus auch erforderlich, daß der Staatsvertrag selbst tatsächlich in die Rechtssphäre des Antragstellers unmittelbar eingreift. Ein derartiger Eingriff ist jedenfalls nur dann anzunehmen, wenn dieser nach Art und Ausmaß durch den Staatsvertrag selbst eindeutig bestimmt ist, wenn er die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt und wenn dem Antragsteller kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des - behaupteterweise - rechtswidrigen Eingriffs zur Verfügung steht (vgl. VfSlg. 10511/1985, 11726/1988).

2.a) Da eine unmittelbare rechtliche Betroffenheit durch eine staatsvertragliche Regelung, die Voraussetzung für die Antragslegitimation eines Individualantragstellers ist, nur gegeben sein kann, wenn die bekämpfte Bestimmung unmittelbar anwendbar ist, ist zunächst zu erwägen, ob die angefochtenen Bestimmungen des Transitvertrags und der Vereinbarung als unmittelbar anwendbare Staatsvertragsbestimmungen zu qualifizieren sind.

Der Verfassungsgerichtshof hat sich insbesondere in VfSlg. 12558/1990 mit der Frage befaßt, unter welchen Voraussetzungen eine staatsvertragliche Bestimmung als unmittelbar anwendbar zu qualifizieren ist und hat - für den damals allein relevanten Fall eines mit Genehmigung des Nationalrates abgeschlossenen Staatsvertrags - dazu resümierend festgehalten:

"Wird vom Nationalrat anlässlich der Genehmigung eines Staatsvertrags nach Art50 B-VG kein Erfüllungsvorbehalt beschlossen, so spricht das zunächst dafür, daß der Vertrag unmittelbar anzuwenden ist, was in der Lehre als Vermutung für die unmittelbare Anwendbarkeit bezeichnet wird (Öhlinger, aaO S 157). Freilich kann sich auch in diesem Fall aus dem Inhalt und Zweck des Vertrags dessen Unanwendbarkeit durch Gerichte und

Verwaltungsbehörden ergeben, etwa dann, wenn dies im Vertrag ausdrücklich so angeordnet ist oder wenn der subjektive Wille der Vertragsschließenden darauf gerichtet ist, ein nicht der unmittelbaren Vollziehung zugängliches Vertragswerk zu schaffen (sog. subjektive Gründe; vgl. etwa Winkler, Zur Frage der unmittelbaren Anwendbarkeit von Staatsverträgen, JBl. 1961, S 8 ff. hier : S 11 f.), aber auch dann, wenn unter Heranziehung der übrigen Rechtsordnung eine Bestimmung des zur Vollziehung zuständigen Organs nicht möglich ist oder wenn der Vertrag der inhaltlichen Bestimmung des Vollzugshandelns gänzlich ermangelt (in diesen Fällen ist der Vertrag objektiv ungeeignet, Grundlage von Vollzugsakten zu sein: vgl. Winkler, aaO S 11 f. und Öhlinger, aaO S 141 ff.). In Fällen der genannten oder ähnlicher Art wäre auch ein ohne Erfüllungsvorbehalt genehmigter Vertrag nicht unmittelbar anwendbar; ..."

Der Verfassungsgerichtshof hält an dieser Rechtsprechung, die mutatis mutandis auch für Staatsverträge in Verordnungsrang Bedeutung hat, fest.

Wendet man die in dieser Entscheidung zum Ausdruck kommenden Erwägungen auf die hier zu beurteilenden Bestimmungen des Art15 Abs5 und des Anhanges IX des Transitvertrags sowie des Art3 der in Rede stehenden Vereinbarung an, so zeigt sich folgendes:

Beide völkerrechtlichen Vereinbarungen sind ohne Erfüllungsvorbehalt kundgemacht, was zunächst dafür spricht, daß die Verträge unmittelbar anwendbar sind. Dieses Urteil ist auch nicht zu revidieren, wenn man Inhalt und Zweck der Verträge bedenkt: Weder sprechen subjektive Gründe gegen eine Qualifikation als unmittelbar anwendbar, noch sind die in Rede stehenden Bestimmungen objektiv ungeeignet, Grundlage von Vollzugsakten zu sein.

Das gilt nicht nur für die bekämpfte Bestimmung der Vereinbarung, sondern auch für die bekämpfte Regelung im Transitvertrag. Auch der im Verfahren hervorgehobene Umstand, daß Art24 Abs4 des Transitvertrags die Festlegung der Modalitäten der Einführung des Ökopunktesystems nach Art15 conv.cit. einer Verwaltungsvereinbarung überläßt, ändert daran nichts. Denn bei der bekämpften Regelung handelt es sich nicht um eine Modalität, sondern um eine exakt formulierte Bestimmung, die normativ festlegt, daß bei LKW, die vor dem 1. Oktober 1990 erstmals zugelassen sind und für die keine Bescheinigung vorgelegt wird, ein C.O.P-Wert von 15,8 g/kWh anzusetzen ist. Diese Bestimmung bedarf einer Präzisierung durch Verordnung oder Verwaltungsvereinbarung nicht. Daß diese Regelung des Transitvertrags ebenso unmittelbar anwendbar ist, wie die Regelung der Vereinbarung, leuchtet schon daraus hervor, daß in der Vereinbarung die entsprechende Regelung mit denselben Worten normiert wird, wie in Anhang IX des Transitvertrags selbst.

b) Entgegen der Auffassung der Bundesregierung wird die Rechtssphäre der antragstellenden Unternehmung durch die bekämpften Regelungen nachteilig berührt, wobei diese Wirkung unmittelbar durch die staatsvertraglichen Regelungen herbeigeführt wird. Das antragstellende Transportunternehmen ist - wie aus der Schilderung des Regelungsinhalts und -zusammenhangs deutlich wird (vgl. oben Pkt. I/1) - verpflichtet, für Transitzfahrten mit seinen vor dem 1. Oktober 1990 zugelassenen LKW Ökopunkte in einem Ausmaß zu verwenden, das dem C.O.P.-Wert von 15,8 g/kWh entspricht. Kommt es dieser sich aus den Verträgen direkt ergebenden Verpflichtung nicht nach, so verletzt es eine konkrete Verhaltensanordnung, was für das Unternehmen zu verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionen nach §16 Güterbeförderungsgesetz führen kann; überdies läuft das Unternehmen Gefahr, daß ihm die für die Unternehmenstätigkeit erforderlichen Bewilligungen entzogen werden (§7 b Abs6 Güterbeförderungsgesetz). Wie man angesichts dieser Konsequenzen davon sprechen kann, daß sich die Regelung nur an die staatlichen Behörden wendet und für das Unternehmen bloß faktische Wirkungen zeitigt, ist unverständlich.

c) Hingegen ist der Antrag nicht im Recht, wenn er meint, daß der antragstellenden Gesellschaft ein zumutbarer Weg, die behauptete Rechtswidrigkeit an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen, nicht zur Verfügung steht:

Gemäß §7 a Abs2 Güterbeförderungsgesetz kann - wie auch der Antrag zugesteht - die Vergabe der vereinbarten Kontingente in einem vereinfachten Verfahren erfolgen. Diese Bestimmung gilt - wie oben bei der Darstellung der Rechtslage näher ausgeführt wurde (vgl. Pkt. I/1/c) - auch für die Verteilung von Kontingenten, die in einem Abkommen mit einer Staatengemeinschaft festgelegt wurden, und somit auch für die Verteilung der Kontingente a

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at