jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2004/5/17 1Ob57/04w

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.05.2004

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Vizepräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Schlosser als Vorsitzenden und die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Gerstenecker, Dr. Rohrer, Dr. Zechner sowie Univ. Doz. Dr. Bydlinski als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei S*****, Niederlande, vertreten durch Tramposch & Partner, Rechtsanwälte in Innsbruck, wider die beklagte Partei Republik Österreich, vertreten durch die Finanzprokuratur in Wien 1., Singerstraße 17-19, wegen 18.902,20 EUR sA infolge von Rekursen beider Parteien gegen den Beschluss des Oberlandesgerichts Innsbruck als Berufungsgericht vom 21. Februar 2002, GZ 2 R 10/02s-21, womit das Urteil des Landesgerichts Innsbruck vom 10. Oktober 2001, GZ 10 Cg 150/00z-14, aufgehoben wurde, folgenden

Beschluss

gefasst:

Spruch

Den Rekursen wird nicht Folge gegeben.

Die Kosten des Rekursverfahrens sind weitere Kosten des Verfahrens erster Instanz.

Text

Begründung:

Die Republik Österreich ist Alleingesellschafter der ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs-Aktiengesellschaft. Sie schloss mit dieser Gesellschaft im Juni 1997 einen Fruchtgenussvertrag, der auszugsweise lautet wie folgt:

"I

(1) Der Bund ist Eigentümer oder Nutzungsberechtigter der in dem einen Bestandteil des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971 idF BGBl 1995/297) bildenden Verzeichnisses angeführten Straßenzüge ....(1) Der Bund ist Eigentümer oder Nutzungsberechtigter der in dem einen Bestandteil des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971 in der Fassung BGBl 1995/297) bildenden Verzeichnisses angeführten Straßenzüge ....

(2) Der Bund überträgt nunmehr mit Wirkung ab 1. 1. 1997 an die ASFINAG das Recht der Fruchtnießung (§ 509 ABGB) an den im BStG definierten Straßenzügen einschließlich der Brücken, Tunnels und Gebirgspässe, soweit für deren Benützung eine Maut oder Benützungsgebühr einzuheben ist. All diese Strecken sind in der Beilage ./1 zu diesem Vertrag angeführt ....(2) Der Bund überträgt nunmehr mit Wirkung ab 1. 1. 1997 an die ASFINAG das Recht der Fruchtnießung (Paragraph 509, ABGB) an den im BStG definierten Straßenzügen einschließlich der Brücken, Tunnels und Gebirgspässe, soweit für deren Benützung eine Maut oder Benützungsgebühr einzuheben ist. All diese Strecken sind in der Beilage ./1 zu diesem Vertrag angeführt ....

...

II

Das Entgelt für die Einräumung des Rechtes der Fruchtnießung beträgt S 77.913,039.159,--. Es ist mit Unterfertigung des vorliegenden Fruchtgenussvertrages rückwirkend zum 1. 1. 1997 fällig und mit der in der Bilanz der ASFINAG zum 31. 1. 1996 ausgewiesenen Forderung aus Straßenbau gegen den Bund von S 77.913,039.159,-- aufzurechnen.

III

(1) Der Bund räumt dem Fruchtgenussberechtigten insbesondere das Recht ein, im eigenen Namen und auf eigene Rechnung die Einhebung von Benützungsgebühren und Mauten von sämtlichen Nutzern der dem Fruchtgenussberechtigten übertragenen Straßen vorzunehmen. Diese Einhebung hat entsprechend den Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes (BStFG) 1996 und der in Beilage ./3 dieses Vertrages angeführten sonstigen, die Einhebung von Benützungsgebühren und Mauten regelnden gesetzlichen Bestimmungen einschließlich der Mautordnungen zu erfolgen.

...

(2) Im Rahmen und auf Dauer der Einräumung des Fruchtgenussrechtes tritt der Bund hiermit zum Stichtag 1. 1. 1997 auch sämtliche Einnahmen aus dem Titel der Maut- und Benützungsgebühren, die von ÖSAG und Alpenstraßen AG bislang in seinem Namen und auf seine Rechnung eingehoben wurden, an die ASFINAG ab.

...

(4) Die ASFINAG hat unter Zugrundelegung der zum 1. 1. 1997 geltenden Maut- und Benützungsgebühren als Anpassungsbasis und unter Beachtung der diesbezüglichen EU-Richtlinien, der innerstaatlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen des BStFG 1996 und der in Beilage ./3 angeführten Gesetze dem Bund jährlich Vorschläge über die Höhe der von ihr einzuhebenden Maut- und Benützungsgebühren zu erstatten.

(5) Insoweit dem Bund Haftungen oder Verbindlichkeiten aus der Finanzierung und dem Betrieb der Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gegenüber Dritten aus dem Zeitraum vor dem 1. 1. 1997 entstanden sind, wird die ASFINAG diese Haftungen und Verbindlichkeiten bis zu einem Maximalbetrag von S 1.600,000.000 übernehmen. Darüber hinausgehende Haftungen und Verbindlichkeiten bleiben weiterhin als Haftungen und Verbindlichkeiten des Bundes aufrecht und sind hieraus keine wie immer gearteten Verbindlichkeiten der ASFINAG ableitbar. Der Bund wird die ASFINAG diesbezüglich schad- und klaglos halten.

...

(8) Die für die Errichtung neuer, dem Recht der Fruchtnießung unterliegenden Strecken oder für die Erfüllung sonstiger, der ASFINAG übertragenen Aufgaben notwendigen Grundflächen und sonstigen dinglichen Rechte sind von der ASFINAG im Auftrag, im Namen und auf Rechnung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. In gleicher Weise vertritt die ASFINAG oder in ihrem Auftrag die ASG, die ÖSAG oder die Bundesländer im Rahmen der mit ihnen geschlossenen Werkverträge den Bund (Bundesstraßenverwaltung) in allen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren, die die Bundesstraßenstrecken gemäß I betreffen. Die ASFINAG hat für den Fall des Fruchtgenusserwerbes an den von ihr im Namen des Bundes erworbenen Grundflächen und dinglichen Rechten einen Kaufpreis in Höhe aller Kosten, die dem Bund aus dem Erwerb der Grundflächen und der Straßenerrichtung auf diesen Grundflächen entstanden sind, zu entrichten. Der Erwerb des Fruchtgenussrechtes an diesen Grundflächen, insbesondere den darauf errichteten Straßen, sowie an dinglichen Rechten erfolgt durch Bezahlung des Kaufpreises. § 481 ABGB ist nicht anzuwenden.(8) Die für die Errichtung neuer, dem Recht der Fruchtnießung unterliegenden Strecken oder für die Erfüllung sonstiger, der ASFINAG übertragenen Aufgaben notwendigen Grundflächen und sonstigen dinglichen Rechte sind von der ASFINAG im Auftrag, im Namen und auf Rechnung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. In gleicher Weise vertritt die ASFINAG oder in ihrem Auftrag die ASG, die ÖSAG oder die Bundesländer im Rahmen der mit ihnen geschlossenen Werkverträge den Bund (Bundesstraßenverwaltung) in allen Verwaltungs- und Gerichtsverfahren, die die Bundesstraßenstrecken gemäß römisch eins betreffen. Die ASFINAG hat für den Fall des Fruchtgenusserwerbes an den von ihr im Namen des Bundes erworbenen Grundflächen und dinglichen Rechten einen Kaufpreis in Höhe aller Kosten, die dem Bund aus dem Erwerb der Grundflächen und der Straßenerrichtung auf diesen Grundflächen entstanden sind, zu entrichten. Der Erwerb des Fruchtgenussrechtes an diesen Grundflächen, insbesondere den darauf errichteten Straßen, sowie an dinglichen Rechten erfolgt durch Bezahlung des Kaufpreises. Paragraph 481,

ABGB ist nicht anzuwenden.

IV

(1) Der Bund ist berechtigt, eine begleitende Kontrolle der ASFINAG und ihrer Tochtergesellschaften hinsichtlich der Maßnahmen derselben einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen und jederzeit Auskünfte über die Tätigkeit der ASFINAG und ihrer Tochtergesellschaften zu verlangen. Die ASFINAG hat für die Durchsetzung dieser Rechte des Bundes gegenüber ihren Tochtergesellschaften Sorge zu tragen.

(2) Der Bund ist berechtigt, der ASFINAG und ihren Tochtergesellschaften Zielvorgaben hinsichtlich der verkehrs-, sicherheits- und bautechnischen Ausgestaltung zu setzen und eine begleitende Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der ASFINAG und ihrer Tochtergesellschaften einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen. ...

(3) Die ASFINAG hat gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften jährlich für die ihr zur Erhaltung übertragenen Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen ein Erhaltungskonzept auszuarbeiten, eine Kostenrechnung für den Bereich der Erhaltung und der Verwaltung aufzustellen und das Erhaltungskonzept sowie die Kostenrechnung dem Bund vorzulegen. Ferner hat die ASFINAG dem Bund jährlich zeitgerecht die für die Budgeterstellung des Bundes erforderlichen Planungsrechnungen samt Kostenplänen für die Planung, den Bau, die Erhaltung und die Verwaltung von Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen vorzulegen.

(4) Die ASFINAG ist ermächtigt, den Bund für die für die Erfüllung der Leistungen nach diesem Vertrag durchzuführenden Kreditoperationen als Bürge und Zahler gemäß § 1357 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches oder als Garanten heranzuziehen und Dritten gegenüber zu benennen. Diese Haftungsübernahme des Bundes erfolgt jedoch nur insoweit, als hiefür ein gesetzlicher Rahmen vorhanden ist.(4) Die ASFINAG ist ermächtigt, den Bund für die für die Erfüllung der Leistungen nach diesem Vertrag durchzuführenden Kreditoperationen als Bürge und Zahler gemäß Paragraph 1357, des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches oder als Garanten heranzuziehen und Dritten gegenüber zu benennen. Diese Haftungsübernahme des Bundes erfolgt jedoch nur insoweit, als hiefür ein gesetzlicher Rahmen vorhanden ist.

V

(1) Dieser Vertrag beginnt mit 1. 1. 1997 und wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

(2) Der Bund verzichtet auf die Dauer von fünfzig Jahren auf die ordentliche Kündigung dieses Vertrages. Die Kündigung dieses Vertrages kann nur schriftlich unter Einhaltung einer 24-monatigen Kündigungsfrist zum Ende eines Kalenderjahres erfolgen. Die ASFINAG ist jedoch berechtigt, diesen Vertrag unter Einhaltung einer 3-monatigen Frist zum 31. 12. jeden Jahres aufzukündigen, wenn der Bund den Vorschlägen der Gesellschaft über die Höhe der einzuhebenden Maut- und Benützungsgebühren in wesentlichen Punkten nicht entspricht und dadurch die wirtschaftliche Existenzgrundlage der ASFINAG bedroht ist.

..."

In der diesem Vertrag angeschlossenen Beilage ./1 ist die A 13 (Brenner-Autobahn) als ein dem Fruchtgenussrecht unterliegender Straßenzug aufgelistet.

Gesetzliche Regelungen zur Höhe eines für die Benützung von Bundesstraßen einzuhebenden Entgelts finden sich in Art 4 § 10 Abs 1 und Art 8 § 2 Abs 1 des ASFINAG-Gesetzes (BGBl 1982/591). Danach ist die Höhe des jeweiligen Entgelts vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach der Fahrzeuggattung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgelts ist auch auf die Kosten der Herstellung und Erhaltung dieser Strecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgelts kann ferner von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benützung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebs geboten ist.Gesetzliche Regelungen zur Höhe eines für die Benützung von Bundesstraßen einzuhebenden Entgelts finden sich in Artikel 4, Paragraph 10, Absatz eins und Artikel 8, Paragraph 2, Absatz eins, des ASFINAG-Gesetzes (BGBl 1982/591). Danach ist die Höhe des jeweiligen Entgelts vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach der Fahrzeuggattung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgelts ist auch auf die Kosten der Herstellung und Erhaltung dieser Strecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen

Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgelts kann ferner von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benützung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebs geboten ist.

Mit Wirkung vom 1. 7. 1995 waren die Mauttarife für Kraftfahrzeuge bzw Fahrzeugkombinationen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als zwölf Tonnen und mit mehr als drei Achsen geändert worden, eine Änderung, die ua darin bestand, dass der ermäßigte Tarif für die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn von 750 S, der bislang für lärmarme Kraftfahrzeuge mit mehr als drei Achsen galt, abgeschafft wurde, sodass auch für solche Kraftfahrzeuge der allgemeine Mauttarif von 1.000 S zu entrichten war. Mit Wirkung vom 1. 2. 1996 erfolgte - entsprechend einem Beschluss der Bundesregierung - eine neuerliche Änderung der Mauttarife für die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn für Kraftfahrzeuge mit mehr als drei Achsen. Der Normaltarif war von vorher 1.000 S auf 1.500 S erhöht, für lärmarme Fahrzeuge ein ermäßigter Tarif von 1.150 S festgesetzt und der Nachttarif für Fahrten in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr für alle Kraftfahrzeuge mit mehr als drei Achsen auf 2.300 S hinaufgesetzt worden.

Mit Urteil vom 26. 9. 2000 erkannte der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) in einem von der Kommission gegen die Republik Österreich geführten Vertragsverletzungsverfahren (C-205/98), dass die Republik Österreich gegen ihre Verpflichtungen aus Art 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (Wegekosten-Richtlinie 1993) verstoßen habe, indem sie zum 1. 7. 1995 und 1. 2. 1996 die Maut für die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn, einer Transitstrecke durch Österreich, auf der überwiegend Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen verkehrten, die für den Güterkraftverkehr bestimmt und in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind, erhöht habe, nicht aber für die Teilstrecken dieser Autobahn, die ganz überwiegend von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen benutzt würden, die ebenfalls für den Güterkraftverkehr bestimmt und in Österreich zugelassen sind. Des Weiteren habe die Republik Österreich gegen ihre Verpflichtungen aus Art 7 Buchstabe h derselben Richtlinie verstoßen, indem sie die genannte Maut nicht nur zur Kostendeckung für den Bau, den Betrieb und den weiteren Ausbau der Brenner-Autobahn erhoben habe.Mit Urteil vom 26. 9. 2000 erkannte der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH) in einem von der Kommission gegen die Republik Österreich geführten Vertragsverletzungsverfahren (C-205/98), dass die Republik Österreich gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 7, Buchstabe b der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (Wegekosten-Richtlinie 1993) verstoßen habe, indem sie zum 1. 7. 1995 und 1. 2. 1996 die Maut für die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn, einer Transitstrecke durch Österreich, auf der überwiegend Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen verkehrten, die für den Güterkraftverkehr bestimmt und in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind, erhöht habe, nicht aber für die Teilstrecken dieser Autobahn, die ganz überwiegend von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen benutzt würden, die ebenfalls für den Güterkraftverkehr bestimmt und in Österreich zugelassen sind. Des Weiteren habe die Republik Österreich gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 7, Buchstabe h derselben Richtlinie verstoßen, indem sie die genannte Maut nicht nur zur Kostendeckung für den Bau, den Betrieb und den weiteren Ausbau der Brenner-Autobahn erhoben habe.

Die klagende Partei ist Halterin von Kraftfahrzeugen bzw Fahrzeugkombinationen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als zwölf Tonnen und mehr als drei Achsen. Sie führte mit solchen Kraftfahrzeugen seit dem 1. 7. 1995 Fahrten, die dem gewerblichen Gütertransport dienten, über die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn durch und zahlte dafür die jeweils geltenden Mauttarife. Deren Kraftfahrzeuge sind in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, jedoch nicht in Österreich zugelassen.

Die Kommission ersuchte die beklagte Partei mit Schreiben vom 9. 6. 1995, nähere Auskünfte über die zum 1. 7. 1995 geplante Änderung der Mauttarife für die österreichische Brenner-Autobahn zu erteilen. Mit Schreiben vom 4. 8. 1995 forderte die Kommission die beklagte Partei auf, eine diese Autobahn betreffende Aufstellung über die jährlichen Mauteinnahmen und Aufwendungen zu übermitteln. Mit Schreiben vom 15. 1. 1996 setzte die Bundesregierung die Kommission über die Entscheidung vom 9. 1. 1996 in Kenntnis, "die Mautregelung für die Brennerautobahn"

mit Wirkung vom 1. 2. 1996 "ein weiteres Mal zu ändern". Ob die beklagte Partei im Zusammenhang mit der Anhebung der Mauttarife "irgendwelche Berechnungen" anstellte, ist nicht feststellbar. Das ausdrückliche Ziel dieser Maßnahmen war jedoch, "die Zunahme des Transitverkehrs 'abzubremsen'".

Im Mai 1996 richtete der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Österreich ein Schreiben an die Alpenstraßen AG und führte zu den Mauterhöhungen vom 1. 7. 1995 und 1. 2. 1996 aus, dass "diese Erhöhung der Mauttarife mit dem geltenden Recht der Europäischen Union nicht vereinbar" sei. Wäre damit tatsächlich gegen geltendes EU-Recht verstoßen worden, so wäre die bei jeder Benützung der A 13 derzeit "geleistete Gebührenzahlung zu Unrecht erfolgt". Deshalb sei mit Rückforderungen der seit dem 1. 7. 1995 und 2. 2. 1996 festgelegten und im Rahmen geschlossener Benützungsverträge geleisteten überhöhten Mautgebühren - zuzüglich Zinsen in Höhe von 2 % über dem aktuellen "Diskontsatz" der Österreichischen Nationalbank - durch die betroffenen Mitglieder des Fachverbands zu rechnen. Dieses Schreiben wurde auch "im monatlich erscheinenden offiziellen Organ des Fachverbandes 'Straßengüterverkehr' bzw der 'Wiener Straßengüterverkehr' publiziert".

Der Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e. V. richtete im März 1996 ein Schreiben "an alle seine Mitglieder in Österreich/Italien - Verkehr". Er wies darauf hin, dass "die EU-Kommission zur Zeit die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Erhöhung der Brennermaut in Österreich prüfe und der Verband ein Vorbehaltsschreiben an die Brennerautobahn AG ausgearbeitet habe, um bis zur Klärung des Sachverhaltes Ansprüche der Transportunternehmen auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Mautgebühren sicherzustellen". Dieses Schreiben sollte "von allen Unternehmen, die seit dem 1. 7. 1995 die Brenner-Autobahn benutzt und damit erhöhte Maut entrichtet haben, per Einschreiben an die Brennerautobahn AG in Innsbruck geschickt werden". Darin ist u. a. die Rede davon, dass "die Mauterhöhung mit dem geltenden Recht der EU nicht vereinbar sei und sich daher der einzelne Frächter die Rückforderung der geleisteten Mautgebühr - zuzüglich Zinsen in Höhe von 2 % über dem aktuellen Diskontsatz der Österreichischen Zentralbank - ausdrücklich vorbehalte, sollte ein Verstoß gegen europäisches Gemeinschaftsrecht festgestellt werden". Ab Mai 1996 langte "eine Vielzahl von derartigen Schreiben von holländischen, deutschen, italienischen und dänischen Frachtunternehmen bei der Alpenstraßen AG" ein. Dass auch die klagende Partei ein derartiges Schreiben abschickte, ist nicht feststellbar, und ebensowenig kann festgestellt werden, ob bzw dass und gegebenenfalls seit wann die klagende Partei Kenntnis von der Rechtsansicht der Wirtschaftskammer Österreichs bzw des Verbands des Württembergischen Verkehrsgewerbes e. V. hatte, sodass daher nicht feststellbar ist, seit wann vor dem 19. Mai 2000 (Datum der Klage) die klagende Partei darob Bescheid wusste, dass die von der beklagten Partei durchgeführten Mauterhöhungen (Anm: nämlich jene zum 1. 7. 1995 und 1. 2. 1996) (allenfalls) rechtswidrig sind. Gleichfalls nicht feststellbar ist, dass "es der klagenden Partei möglich gewesen ist, diese Mehrbelastungen infolge der Mauterhöhung auf ihre Auftraggeber abzuwälzen".Der Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e. römisch fünf. richtete im März 1996 ein Schreiben "an alle seine Mitglieder in Österreich/Italien - Verkehr". Er wies darauf hin, dass "die EU-Kommission zur Zeit die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Erhöhung der Brennermaut in Österreich prüfe und der Verband ein Vorbehaltsschreiben an die Brennerautobahn AG ausgearbeitet habe, um bis zur Klärung des Sachverhaltes Ansprüche der Transportunternehmen auf Rückerstattung der zu viel bezahlten Mautgebühren sicherzustellen". Dieses Schreiben sollte "von allen Unternehmen, die seit dem 1. 7. 1995 die Brenner-Autobahn benutzt und damit erhöhte Maut entrichtet haben, per Einschreiben an die Brennerautobahn AG in Innsbruck geschickt werden". Darin ist u. a. die Rede davon, dass "die Mauterhöhung mit dem geltenden Recht der EU nicht vereinbar sei und sich daher der einzelne Frächter die Rückforderung der geleisteten Mautgebühr - zuzüglich Zinsen in Höhe von 2 % über dem aktuellen Diskontsatz der Österreichischen Zentralbank - ausdrücklich vorbehalte, sollte ein Verstoß gegen europäisches Gemeinschaftsrecht festgestellt werden". Ab Mai 1996 langte "eine Vielzahl von derartigen Schreiben von holländischen, deutschen, italienischen und dänischen Frachtunternehmen bei der Alpenstraßen AG" ein. Dass auch die klagende Partei ein derartiges Schreiben abschickte, ist nicht feststellbar, und ebensowenig kann festgestellt werden, ob bzw dass und gegebenenfalls seit wann die klagende Partei Kenntnis von der Rechtsansicht der Wirtschaftskammer Österreichs bzw des Verbands des Württembergischen Verkehrsgewerbes e. römisch fünf. hatte, sodass daher nicht feststellbar ist, seit wann vor dem 19. Mai 2000 (Datum der Klage) die klagende Partei darob Bescheid wusste, dass die von der beklagten Partei durchgeführten Mauterhöhungen Anmerkung, nämlich jene zum 1. 7. 1995 und 1. 2. 1996) (allenfalls) rechtswidrig sind. Gleichfalls nicht feststellbar ist, dass "es der klagenden Partei möglich gewesen ist, diese Mehrbelastungen infolge der Mauterhöhung auf ihre Auftraggeber abzuwälzen".

Offenkundig wegen des gemeinschaftsrechtlichen Vertragsverletzungsverfahrens gegen die beklagte Partei vor dem EuGH zur AZ C-205/98 - später gestützt auf das in diesem Verfahren ergangene Urteil vom 26. 9. 2000 - begehrte die klagende Partei von der beklagten Partei die Zahlung von 260.100 S (= 18.902,20 EUR) samt 4 % Zinsen seit 7. 7. 2000. Sie brachte vor, sie habe die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn mit ihren Kraftfahrzeugen vom 1. 7. 1995 bis zum Tag der Klageeinbringung, das ist der 31. 5. 2000, befahren. Die beklagte Partei habe sich durch die Erhöhung der Mauttarife für die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn zum 1. 7. 1995 und 1. 2. 1996 rechtswidrig bereichert und sei nach nationalem Recht zur Refundierung der Bereicherung verpflichtet. Sie - die klagende Partei - habe die rechtswidrigen Mautzahlungen nicht auf ihre Kunden abwälzen können. Die beklagte Partei müsse für die Rückzahlung der rechtswidrig eingehobenen Mautbeträge aber auch aus dem Titel des Schadenersatzes einstehen, habe sie doch durch die erwähnten Erhöhungen eindeutig die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. 10. 1993 (Wegekosten-Richtlinie 1993) verletzt. Das sei für die Minister der beklagten Partei schon im Zeitpunkt der Erhöhungsbeschlüsse der österreichischen Bundesregierung erkennbar gewesen. Seit dem Urteil des EuGH vom 26. 9. 2000 seien die Erhöhungen jedenfalls als rechtswidrig anzusehen. Durch diese Rechtswidrigkeit habe die beklagte Partei den mit ihr - der klagenden Partei - bestehenden Vertrag gebrochen. Der Schaden ergebe sich aus der Differenz zwischen den "alten" und den rechtswidrig erhöhten Mautbeträgen. Die ASFINAG sei für solche Ansprüche, soweit sie auf den Zeitraum ab dem 1. 7. 1997 entfielen, nicht passiv legitimiert, weil sich die beklagte Partei dieser Gesellschaft nur als Erfüllungsgehilfin im Sinne des § 1313a ABGB zur Besorgung privatwirtschaftlicher Aufgaben bediene. Sie - die klagende Partei - habe mit der ASFINAG auch keine Verträge geschlossen. Diese Gesellschaft hafte für die Refundierung der "überhöhten Mautbeträge" auch deshalb nicht, weil sie nicht berechtigt gewesen sei, die Mauthöhe festzulegen. Die Delegierung von Bundesaufgaben an die ASFINAG sei bloß deshalb erfolgt, um die Ausgaben für den Bau und die Erhaltung von Straßen aus dem ordentlichen Bundesbudget in ein "außerordentliches Budget" auszulagern. Die ASFINAG, die "zu 100 % im Eigentum der beklagten Partei" stehe, erwirtschafte jährlich hohe Verluste, die die beklagte Partei decken müsse. Bei wirtschaftlicher Betrachtung flössen die Mauteinnahmen aus dem Betrieb der Brenner-Autobahn der beklagten Partei zu.Offenkundig wegen des gemeinschaftsrechtlichen Vertragsverletzungsverfahrens gegen die beklagte Partei vor dem EuGH zur AZ C-205/98 - später gestützt auf das in diesem Verfahren ergangene Urteil vom 26. 9. 2000 - begehrte die klagende Partei von der beklagten Partei die Zahlung von 260.100 S (= 18.902,20 EUR) samt 4 % Zinsen seit 7. 7. 2000. Sie brachte vor, sie habe die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn mit ihren Kraftfahrzeugen vom 1. 7. 1995 bis zum Tag der Klageeinbringung, das ist der 31. 5. 2000, befahren. Die beklagte Partei habe sich durch die Erhöhung der Mauttarife für die Gesamtstrecke der Brenner-Autobahn zum 1. 7. 1995 und 1. 2. 1996 rechtswidrig bereichert und sei nach nationalem Recht zur Refundierung der Bereicherung verpflichtet. Sie - die klagende Partei - habe die rechtswidrigen Mautzahlungen nicht auf ihre Kunden abwälzen können. Die beklagte Partei müsse für die Rückzahlung der rechtswidrig eingehobenen Mautbeträge aber auch aus dem Titel des Schadenersatzes einstehen, habe sie doch durch die erwähnten Erhöhungen eindeutig die Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. 10. 1993 (Wegekosten-Richtlinie 1993) verletzt. Das sei für die Minister der beklagten Partei schon im Zeitpunkt der Erhöhungsbeschlüsse der österreichischen Bundesregierung erkennbar gewesen. Seit dem Urteil des EuGH vom 26. 9. 2000 seien die Erhöhungen jedenfalls als rechtswidrig anzusehen. Durch diese Rechtswidrigkeit habe die beklagte Partei den mit ihr - der klagenden Partei - bestehenden Vertrag gebrochen. Der Schaden ergebe sich aus der Differenz zwischen den "alten" und den rechtswidrig erhöhten Mautbeträgen. Die ASFINAG sei für solche Ansprüche, soweit sie auf den Zeitraum ab dem 1. 7. 1997 entfielen, nicht passiv legitimiert, weil sich die beklagte Partei dieser Gesellschaft nur als Erfüllungsgehilfin im Sinne des Paragraph 1313 a, ABGB zur Besorgung privatwirtschaftlicher Aufgaben bediene. Sie - die klagende Partei - habe mit der ASFINAG auch keine Verträge geschlossen. Diese Gesellschaft hafte für die Refundierung der "überhöhten Mautbeträge" auch deshalb nicht, weil sie nicht berechtigt gewesen sei, die Mauthöhe festzulegen. Die Delegierung von Bundesaufgaben an die ASFINAG sei bloß deshalb erfolgt, um die Ausgaben für den Bau und die Erhaltung von Straßen aus dem ordentlichen Bundesbudget in ein "außerordentliches Budget" auszulagern. Die ASFINAG, die "zu 100 % im Eigentum der beklagten Partei" stehe, erwirtschafte jährlich hohe Verluste, die die beklagte Partei decken müsse. Bei wirtschaftlicher Betrachtung flössen die Mauteinnahmen aus dem Betrieb der Brenner-Autobahn der beklagten Partei zu.

Die beklagte Partei beantragte Klageabweisung. Sie erläuterte die Entwicklung der Mauttarife und wendete im Wesentlichen ein, das Ziel der im Anlassfall maßgebenden Richtlinien bestehe "bloß darin, Wettbewerbsverzerrungen im Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen über 12 Tonnen zu beseitigen, nicht aber auch, dem einzelnen Unternehmer

einen Individualanspruch darauf einzuräumen, für ein bestimmtes Mautentgelt die Brennerautobahn benützen zu dürfen". Die Maßnahmen zur Erhöhung der Mauttarife 1995 und 1996 seien aus Gründen des Schutzes der Anrainer und der Umwelt gegen die mit der Zunahme des Straßengüterverkehrs verbundenen Belastungen vertretbar gewesen. Der Schriftverkehr der EU-Kommission mit der österreichischen Bundesregierung belege, dass selbst erstere nach wie vor keine klare Vorstellung über einen der Höhe nach angemessenen Mauttarif habe. Den Richtlinien mangle es an Klarheit und Bestimmtheit. Schon die Wegekosten-Richtlinie 1993 habe keine unmittelbare Wirkung entfaltet. Eine solche Wirkung komme auch der an deren Stelle getretenen Richtlinie 1999/62/EG nicht zu. Diese sei in den relevanten Regelungen eher noch unklarer als die Wegekosten-Richtlinie 1993, deren Art 7 lit h für die Entfaltung einer unmittelbaren Wirkung jedenfalls nicht hinreichend genau determiniert sei. Das gelte - nach einer im Einzelnen erst im Rechtsmittelverfahren begründeten Ansicht - auch für Art 7 lit b. Bereicherungsansprüche, gleichviel auf welcher Rechtsgrundlage, scheiterten schon an der mangelnden unmittelbaren Wirkung der verletzten Richtlinienbestimmungen. Ein gemeinschaftsrechtlicher Anspruch auf Rückerstattung rechtswidrig erhobener Abgaben scheide überdies deshalb aus, weil die "Brennermaut" keine "Abgabe iSd Erstattungsjudikatur des EuGH", sondern Entgelt aufgrund einer privatrechtlichen Vereinbarung sei. Durch die Verletzung des Art 7 lit b der Wegekosten-Richtlinie 1993 allein habe die klagende Partei keinen Schaden erlitten, hätte sie doch die erhöhte Maut auch dann zahlen müssen, wenn "gleichzeitig mit den ... Mauterhöhungen für die Gesamtstrecke auch die Maut für die Teilstrecken adäquat angehoben worden" wäre. Auf gemeinschaftsrechtlicher Grundlage bestehe nach solchen Erwägungen weder ein Staatshaftungs- noch ein Bereicherungsanspruch gegen den Bund. Für geltend gemachte Ansprüche, die auf den Zeitraum ab 1. 7. 1997 entfielen, könne der Bund schon deshalb nicht haften, weil die Mautentgelte seither von der ASFINAG im eigenen Namen und auf eigene Rechnung eingehoben würden. Diese Einwendung betreffe auch den Rechtsgrund der Staatshaftung. Eine Teilunwirksamkeit im Sinn des § 879 Abs 1 ABGB liege gleichfalls nicht vor: EG-Richtlinien fielen nicht unter den Begriff gesetzlicher Verbote. Die im Anlassfall relevanten Richtlinien seien jedenfalls nicht unmittelbar anwendbar. Eine ungerechtfertigte Bereicherung nach Gemeinschaftsrecht setzte voraus, dass der Leistungspflichtige die Abgabe nicht auf andere habe überwälzen können. Dieser Grundsatz müsse auch bei einem auf nationales Bereicherungsrecht gestützten Rückforderungsanspruch greifen. Die klagende Partei habe die gezahlten Mautbeträge ohnehin auf ihre Auftraggeber überwälzt. Hätte die Marktlage eine solche Überwälzung nicht zugelassen, so sei die Erhöhung der Mauttarife für einen Vermögensnachteil der klagenden Partei deshalb nicht kausal, weil ohne Änderung der Mauttarife eine Reduktion der Frachtpreise durchsetzbar gewesen wäre. Eine Verletzung der Richtlinie 1999/62/EG durch den Bund liege nicht vor; derartiges sei auch aus dem Urteil des EuGH vom 26. 9. 2000 nicht ableitbar. Da die Wegekosten-Richtlinie 1993 ab dem 17. 6. 1999 nicht mehr anwendbar gewesen sei, sei ein Richtlinienverstoß zwischen diesem Tag und dem 1. 7. 2000 "nicht denkbar"; andernfalls müsste die "Richtlinienkonformität der Mautregelung jedenfalls schon ab dem 17. 6. 1999 anhand der neuen Richtlinie", die an diesem Tag erlassen worden sei, beurteilt werden. Der geltend gemachte Anspruch sei überdies verjährt.Die beklagte Partei beantragte Klageabweisung. Sie erläuterte die Entwicklung der Mauttarife und wendete im Wesentlichen ein, das Ziel der im Anlassfall maßgebenden Richtlinien bestehe "bloß darin, Wettbewerbsverzerrungen im Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen über 12 Tonnen zu beseitigen, nicht aber auch, dem einzelnen Unternehmer einen Individualanspruch darauf einzuräumen, für ein bestimmtes Mautentgelt die Brennerautobahn benützen zu dürfen". Die Maßnahmen zur Erhöhung der Mauttarife 1995 und 1996 seien aus Gründen des Schutzes der Anrainer und der Umwelt gegen die mit der Zunahme des Straßengüterverkehrs verbundenen Belastungen vertretbar gewesen. Der Schriftverkehr der EU-Kommission mit der österreichischen Bundesregierung belege, dass selbst erstere nach wie vor keine klare Vorstellung über einen der Höhe nach angemessenen Mauttarif habe. Den Richtlinien mangle es an Klarheit und Bestimmtheit. Schon die Wegekosten-Richtlinie 1993 habe keine unmittelbare Wirkung entfaltet. Eine solche Wirkung komme auch der an deren Stelle getretenen Richtlinie 1999/62/EG nicht zu. Diese sei in den relevanten Regelungen eher noch unklarer als die Wegekosten-Richtlinie 1993, deren Artikel 7, Litera h, für die Entfaltung einer unmittelbaren Wirkung jedenfalls nicht hinreichend genau determiniert sei. Das gelte - nach einer im Einzelnen erst im Rechtsmittelverfahren begründeten Ansicht - auch für Artikel 7, Litera b, Bereicherungsansprüche, gleichviel auf welcher Rechtsgrundlage, scheiterten schon an der mangelnden unmittelbaren Wirkung der verletzten Richtlinienbestimmungen. Ein gemeinschaftsrechtlicher Anspruch auf Rückerstattung rechtswidrig erhobener Abgaben scheide überdies deshalb aus, weil die "Brennermaut" keine "Abgabe iSd Erstattungsjudikatur des EuGH", sondern Entgelt aufgrund einer privatrechtlichen Vereinbarung sei. Durch die Verletzung des Artikel 7, Litera b, der Wegekosten-Richtlinie 1993 allein

habe die klagende Partei keinen Schaden erlitten, hätte sie doch die erhöhte Maut auch dann zahlen müssen, wenn "gleichzeitig mit den ... Mauterhöhungen für die Gesamtstrecke auch die Maut für die Teilstrecken adäquat angehoben worden" wäre. Auf gemeinschaftsrechtlicher Grundlage bestehe nach solchen Erwägungen weder ein Staatshaftungs- noch ein Bereicherungsanspruch gegen den Bund. Für geltend gemachte Ansprüche, die auf den Zeitraum ab 1. 7. 1997 entfielen, könne der Bund schon deshalb nicht haften, weil die Mautentgelte seither von der ASFINAG im eigenen Namen und auf eigene Rechnung eingehoben würden. Diese Einwendung betreffe auch den Rechtsgrund der Staatshaftung. Eine Teilunwirksamkeit im Sinn des Paragraph 879, Absatz eins, ABGB liege gleichfalls nicht vor: EG-Richtlinien fielen nicht unter den Begriff gesetzlicher Verbote. Die im Anlassfall relevanten Richtlinien seien jedenfalls nicht unmittelbar anwendbar. Eine ungerechtfertigte Bereicherung nach Gemeinschaftsrecht setzte voraus, dass der Leistungspflichtige die Abgabe nicht auf andere habe überwälzen können. Dieser Grundsatz müsse auch bei einem auf nationales Bereicherungsrecht gestützten Rückforderungsanspruch greifen. Die klagende Partei habe die gezahlten Mautbeträge ohnehin auf ihre Auftraggeber überwälzt. Hätte die Marktlage eine solche Überwälzung nicht zugelassen, so sei die Erhöhung der Mauttarife für einen Vermögensnachteil der klagenden Partei deshalb nicht kausal, weil ohne Änderung der Mauttarife eine Reduktion der Frachtpreise durchsetzbar gewesen wäre. Eine Verletzung der Richtlinie 1999/62/EG durch den Bund liege nicht vor; derartiges sei auch aus dem Urteil des EuGH vom 26. 9. 2000 nicht ableitbar. Da die Wegekosten-Richtlinie 1993 ab dem 17. 6. 1999 nicht mehr anwendbar gewesen sei, sei ein Richtlinienverstoß zwischen diesem Tag und dem 1. 7. 2000 "nicht denkbar"; andernfalls müsste die "Richtlinienkonformität der Mautregelung jedenfalls schon ab dem 17. 6. 1999 anhand der neuen Richtlinie", die an diesem Tag erlassen worden sei, beurteilt werden. Der geltend gemachte Anspruch sei überdies verjährt.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren zur Gänze ab. Nach dessen Ansicht sind die Mitgliedstaaten der EU gemäß Art 49 EG zur fristgemäßen und richtigen Umsetzung einer Richtlinie im Rahmen der nationalen Rechtsordnung verpflichtet. Jeder Mitgliedstaat müsse sicherstellen, dass dem Einzelnen der durch eine Verletzung des Gemeinschaftsrechts entstandene Schaden nach den im Urteil des EuGH vom 1. 6. 1999 C-302/97 - Konle erläuterten Kriterien ersetzt werde. Einzelne könnten sich nach dem Urteil des EuGH vom 12. 7. 1990 C-188/89 - Foster ua gegen British Gas PLC auf inhaltlich unbedingte und hinreichend genaue Bestimmungen einer Richtlinie gegenüber Organisationen oder Einrichtungen berufen, die dem Staat oder dessen Aufsicht unterstünden oder mit besonderen, über die Vorschriften für die Beziehungen zwischen Privatpersonen hinausgehenden Rechten ausgestattet seien. Diese Rechtsprechung sei durch das Urteil vom 14. 9. 2000 C-43/98 - Renato Collino ua gegen Telecom Italia SpA weiter ausgebaut worden. Danach könne sich der Einzelne wegen einer behaupteten Richtlinienverletzung auch an jene privatrechtliche Einrichtungen halten, die durch Entscheidungen staatlicher Stellen gegründet und mit der Besorgung öffentlicher Aufgaben betraut worden seien. Richtlinien seien von den nationalen Gerichten nach ihrem Wortlaut und Zweck auszulegen, um das mit ihnen verfolgte Ziel zu erreichen. Sie seien an sich nicht unmittelbar anwendbar. Nach Ablauf der Umsetzungsfrist könne sich der Einzelne jedoch gegenüber nationalen Stellen im säumigen Mitgliedstaat unmittelbar auf Richtlinien berufen, wenn sie in Ansehung dessen Rechte unbedingt und hinreichend genau seien. Die Umsetzungsfrist für die Wegekosten-Richtlinie 1993 habe am 1. 1. 1995 geendet. Sie sei daher jedenfalls ab diesem Zeitpunkt unmittelbar anwendbar. Allerdings lasse diese Richtlinie in den hier bedeutsamen Bestimmungen jene Unbedingtheit und hinreichende Genauigkeit vermissen, um gegen ein vom säumigen Mitgliedstaat verschiedenes Rechtssubjekt unmittelbar anwendbar zu sein. Die Passivlegitimation der ASFINAG sei deshalb zu verneinen. Selbst wenn aber eine Haftung der ASFINAG in Betracht käme, bestehe daneben trotz des Fruchtgenussvertrags weiterhin die Haftung des Staates. Der EuGH habe die Republik Österreich im gemeinschaftsrechtlichen Vertragsverletzungsverfahren mit seiner Entscheidung vom 26. 9. 2000 verurteilt. Der Bund könne sich daher nicht erfolgreich darauf berufen, aus der von ihm verwirklichten Verletzung des Gemeinschaftsrechts nicht zu haften. Der eingeklagte Anspruch sei auch nicht verjährt. Ein Staatshaftungsanspruch nach Gemeinschaftsrecht sei nach der Rechtsprechung des EuGH dann zu bejahen, wenn die verletzte Rechtsnorm bezwecke, dem Einzelnen Rechte zu verleihen, die Rechtsverletzung hinreichend qualifiziert sei und zwischen dem Verstoß gegen die dem Staat obliegende Verpflichtung und dem Schaden des Einzelnen ein unmittelbarer Kausalzusammenhang bestehe. Art 7 lit h der Richtlinie 93/89/EWG und Art 7 Abs 9 der Richtlinie 1999/62/EG seien nicht ausreichend bestimmt. Dagegen sei die Verpflichtung nach Art 7 lit b der Wegekosten-Richtlinie 1993 "inhaltlich jedenfalls unbedingt und wohl auch hinreichend genau". Dieser Teil der Richtlinie sei daher unmittelbar anwendbar. Auf dem Boden der Rechtsprechung des EuGH sei jedoch ein hinreichend qualifizierter Verstoß der beklagten Partei anlässlich der Richtlinienumsetzung zu verneinen, weil die Beantwortung der Frage nach dem Vorliegen einer mittelbaren Diskriminierung eine Vielzahl an

Überlegungen erfordere. Insofern habe die beklagte Partei ihr Ermessen bei der Mautfestsetzung nicht offenkundig und erheblich überschritten. Es sei weiters vertretbar gewesen, bei der Festlegung der Mautbeträge Erwägungen des Schutzes des Lebensraums und der Umwelt miteinfließen zu lassen. Der Bund habe auch nicht damit rechnen müssen, dass schädliche Einwirkungen des Transitverkehrs auf die Umwelt "das Ergebnis eines vom Gemeinschaftsgesetzgeber gewollten Mechanismus" seien. Bereits im Jänner 1998 habe die EU der Schweiz das Recht zur Einhebung einer Maut zugestanden, die die Maut für die Brenner-Autobahn etwa um das Doppelte übersteige. Es sei für Österreich als Gemeinschaftsmitglied im Übrigen "wohl schwer verständlich", im Verhältnis zu den anderen Gemeinschaftsmitgliedern schlechtergestellt zu werden als "ein Außenstehender zur gesamten Gemeinschaft". Es habe ferner die Kommission noch im Dezember 1998 die Angemessenheit einer Maut von 84 EUR für das Befahren der Strecke Kufstein - Brenner anerkannt. Die für das Befahren der Strecke Innsbruck - Brenner eingehobene Maut sei dagegen geringer gewesen. Hätte die klagende Partei für das Befahren der Gesamtstrecke Kufstein - Brenner eine angemessene Maut von 84 EUR zahlen müssen, so könne sie durch die Bezahlung eines solchen Betrags nur für einen Streckenteil nicht geschädigt sein. Es mangle daher auch am Kausalzusammenhang zwischen dem Verstoß gegen die Wegekosten-Richtlinie 1993 und dem von der klagenden Partei behaupteten Schaden. Nach der Zielsetzung der Richtlinie, Wettbewerbsverzerrungen zwischen inländischen und ausländischen Frächtern abzubauen, könne die klagende Partei keinen Wettbewerbsnachteil erlitten haben, hätten doch alle Frächter den gleichen Mautbetrag zahlen müssen.Das Erstgericht wies das Klagebegehren zur Gänze ab. Nach dessen Ansicht sind die Mitgliedstaaten der EU gemäß Artikel 49, EG zur fristgemäßen und richtigen Umsetzung einer Richtlinie im Rahmen der nationalen Rechtsordnung verpflichtet. Jeder Mitgliedstaat müsse sicherstellen, dass dem Einzelnen der durch eine Verletzung des Gemeinschaftsrechts entstandene Schaden nach den im Urteil des EuGH vom 1. 6. 1999 C-302/97 - Konle erläuterten Kriterien ersetzt werde. Einzelne könnten sich nach dem Urteil des EuGH vom 12. 7. 1990 C-188/89 - Foster ua gegen British Gas PLC auf inhaltlich unbedingte und hinreichend genaue Bestimmungen einer Richtlinie gegenüber Organisationen oder Einrichtungen berufen, die dem Staat oder dessen Aufsicht unterstünden oder mit besonderen, über die Vorschriften für die Beziehungen zwischen Privatpersonen hinausgehenden Rechten ausgestattet seien. Diese Rechtsprechung sei durch das Urteil vom 14. 9. 2000 C-43/98 - Renato Collino ua gegen Telecom Italia SpA weiter ausgebaut worden. Danach könne sich der Einzelne wegen einer behaupteten Richtlinienverletzung auch an jene privatrechtliche Einrichtungen halten, die durch Entscheidungen staatlicher Stellen gegründet und mit der Besorgung öffentlicher Aufgaben betraut worden seien. Richtlinien seien von den nationalen Gerichten nach ihrem Wortlaut und Zweck auszulegen, um das mit ihnen verfolgte Ziel zu erreichen. Sie seien an sich nicht unmittelbar anwendbar. Nach Ablauf der Umsetzungsfrist könne sich der Einzelne jedoch gegenüber nationalen Stellen im säumigen Mitgliedstaat unmittelbar auf Richtlinien berufen, wenn sie in Ansehung dessen Rechte unbedingt und hinreichend genau seien. Die Umsetzungsfrist für die Wegekosten-Richtlinie 1993 habe am 1. 1. 1995 geendet. Sie sei daher jedenfalls ab diesem Zeitpunkt unmittelbar anwendbar. Allerdings lasse diese Richtlinie in den hier bedeutsamen Bestimmungen jene Unbedingtheit und hinreichende Genauigkeit vermissen, um gegen ein vom säumigen Mitgliedstaat verschiedenes Rechtssubjekt unmittelbar anwendbar zu sein. Die Passivlegitimation der ASFINAG sei deshalb zu verneinen. Selbst wenn aber eine Haftung der ASFINAG in Betracht käme, bestehe daneben trotz des Fruchtgenussvertrags weiterhin die Haftung des Staates. Der EuGH habe die Republik Österreich im gemeinschaftsrechtlichen Vertragsverletzungsverfahren mit seiner Entscheidung vom 26. 9. 2000 verurteilt. Der Bund könne sich daher nicht erfolgreich darauf berufen, aus der von ihm verwirklichten Verletzung des Gemeinschaftsrechts nicht zu haften. Der eingeklagte Anspruch sei auch nicht verjährt. Ein Staatshaftungsanspruch nach Gemeinschaftsrecht sei nach der Rechtsprechung des EuGH dann zu bejahen, wenn die verletzte Rechtsnorm bezwecke, dem Einzelnen Rechte zu verleihen, die Rechtsverletzung hinreichend qualifiziert sei und zwischen dem Verstoß gegen die dem Staat obliegende Verpflichtung und dem Schaden des Einzelnen ein unmittelbarer Kausalzusammenhang bestehe. Artikel 7, Litera h, der Richtlinie 93/89/EWG und Artikel 7, Absatz 9, der Richtlinie 1999/62/EG seien nicht ausreichend bestimmt. Dagegen sei die Verpflichtung nach Artikel 7, Litera b, der Wegekosten-Richtlinie 1993 "inhaltlich jedenfalls unbedingt und wohl auch hinreichend genau". Dieser Teil der Richtlinie sei daher unmittelbar anwendbar. Auf dem Boden der Rechtsprechung des EuGH sei jedoch ein hinreichend qualifizierter Verstoß der beklagten Partei anlässlich der Richtlinienumsetzung zu verneinen, weil die Beantwortung der Frage nach dem Vorliegen einer mittelbaren Diskriminierung eine Vielzahl an Überlegungen erfordere. Insofern habe die beklagte Partei ihr Ermessen bei der Mautfestsetzung nicht offenkundig und erheblich überschritten. Es sei weiters vertretbar gewesen, bei der Festlegung der Mautbeträge Erwägungen des Schutzes des Lebensraums und der Umwelt

miteinfließen zu lassen. Der Bund habe auch nicht damit rechnen müssen, dass schädliche Einwirkungen des Transitverkehrs auf die Umwelt "das Ergebnis eines vom Gemeinschaftsgesetzgeber gewollten Mechanismus" seien. Bereits im Jänner 1998 habe die EU der Schweiz das Recht zur Einhebung einer Maut zugestanden, die die Maut für die Brenner-Autobahn etwa um das Doppelte übersteige. Es sei für Österreich als Gemeinschaftsmitglied im Übrigen "wohl schwer verständlich", im Verhältnis zu den anderen Gemeinschaftsmitgliedern schlechtergestellt zu werden als "ein Außenstehender zur gesamten Gemeinschaft". Es habe ferner die Kommission noch im Dezember 1998 die Angemessenheit einer Maut von 84 EUR für das Befahren der Strecke Kufstein - Brenner anerkannt. Die für das Befahren der Strecke Innsbruck - Brenner eingehobene Maut sei dagegen geringer gewesen. Hätte die klagende Partei für das Befahren der Gesamtstrecke Kufstein - Brenner eine angemessene Maut von 84 EUR zahlen müssen, so könne sie durch die Bezahlung eines solchen Betrags nur für einen Streckenteil nicht geschädigt sein. Es mangle daher auch am Kausalzusammenhang zwischen dem Verstoß gegen die Wegekosten-Richtlinie 1993 und dem von der klagenden Partei behaupteten Schaden. Nach der Zielsetzung der Richtlinie, Wettbewerbsverzerrungen zwischen inländischen und ausländischen Frächtern abzubauen, könne die klagende Partei keinen Wettbewerbsnachteil erlitten haben, hätten doch alle Frächter den gleichen Mautbetrag zahlen müssen.

Das Berufungsgericht hob dieses Urteil auf und verwies die Rechtssache zur Ergänzung des Verfahrens und neuerlichen Entscheidung an das Erstgericht zurück. Es sprach ferner aus, dass der Rekurs an den Obersten Gerichtshof zulässig sei. Es erwog in rechtlicher Hinsicht, der Klageanspruch sei nicht verjährt. Bei Beurteilung der "Einrede" der mangelnden Passivlegitimation sei nach den einzelnen Rechtsgründen, die dem Klageanspruch als Stütze dienen könnten, zu differenzieren. Nach der zutreffenden Ansicht des Erstgerichts könnte ein Staatshaftungsanspruch gegen die beklagte Partei auch für den Ersatz von Mautbeträgen, die ab dem 1. 1. 1997 gezahlt worden seien, an sich bestehen. Für die Erstattung einer allfälligen Bereicherung aufgrund solcher Mautbeträge, gleichviel aus welchem Rechtsgrund, hafte dagegen nur die ASFINAG als Vertragspartnerin der klagenden Partei. Ein Amtshaftungsanspruch gegen den Bund scheide aus, weil die Festlegung der Mautbeträge für die Benützung der Brenner-Autobahn durch die österreichische Bundesregierung der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes zuzurechnen sei. Den Erwägungen des Erstgerichts zur Frage nach der unmittelbaren Anwendbarkeit der im Anlassfall relevanten Bestimmungen der Wegekosten-Richtlinie 1993 sei beizutreten. Danach sei aber Art 7 lit b dieser Richtlinie unmittelbar anzuwenden. Das Erstgericht habe auch die Voraussetzungen für einen Staatshaftungsanspruch nach Gemeinschaftsrecht richtig erläutert. Der beklagte Partei könne nicht vorgeworfen werden, keine Maßnahmen zur fristgerechten Richtlinienumsetzung getroffen zu haben. Das sei auch nicht aus dem gegen die beklagte Partei ergangenen Urteil des EuGH vom 26. 9. 2000 im gemeinschaftsrechtlichen Vertragsverletzungsverfahren ableitbar. Ob Art 7 lit h der Wegekosten-Richtlinie 1993 dem Einzelnen Rechte verleihen solle, könne dahingestellt bleiben, weil nach der zu billigenden Meinung des Erstgerichts weder der Verstoß gegen Art 7 lit b noch der gegen Art 7 lit h dieser Richtlinie als Stütze für einen Ersatzanspruch ausreichend qualifiziert sei. Ein gemeinschaftsrechtlicher Erstattungsanspruch stehe der klagenden Partei nicht zu, weil sich ein solcher nur auf öffentlich-rechtliche Abgaben, Steuern und Zölle beziehen könne. Die Maut für die Benützung der Brenner-Autobahn sei dementgegen ein privatrechtliches Entgelt. Bereicherungsansprüche nach nationalem Recht bestünden jedoch unabhängig von einem qualifizierten Verstoß gegen die Wegekosten-Richtlinie 1993. Infolge der unmittelbaren Anwendbarkeit von Art 7 lit b dieser Richtlinie verstießen die maßgebenden Mauterhöhungen gegen "ein gesetzliches Inhaltsverbot". Soweit seien die einzelnen Mautstraßenbenützungsverträge mit Teilnichtigkeit behaftet. Insofern habe die klagende Partei daher einen Rückforderungsanspruch für gezahlte Mautbeträge. Das betreffe jedoch nur den Zeitraum bis zum 31. 12. 1996, in dem die Zahlungen der beklagten Partei zugeflossen seien. Ab diesem Zeitpunkt seien die Straßenbenützungsverträge mit der ASFINAG wirksam geworden. Diese habe die Mautzahlungen im eigenen Namen und für eigene Rechnung kassiert. Die Rückabwicklung von Verträgen sei nur im Verhältnis zum Vertragspartner möglich. Auf einen Schaden im Vermögen der klagenden Partei komme es dabei nicht an. Da es bisher an einer Aufschlüsselung des Klagebegehrens für den Zeitraum bis zum 31. 12. 1996 und für den Zeitraum danach mangle, sei derzeit nicht klar, welcher Teil des Klagebegehrens abzuweisen sei. Das Ersturteil sei daher insgesamt aufzuheben.Das Berufungsgericht hob dieses Urteil auf und verwies die Rechtssache zur Ergänzung des Verfahrens und neuerlichen Entscheidung an das Erstgericht zurück. Es sprach ferner aus, dass der Rekurs an den Obersten Gerichtshof zulässig sei. Es erwog in rechtlicher Hinsicht, der Klageanspruch sei nicht verjährt. Bei Beurteilung der "Einrede" der mangelnden Passivlegitimation sei nach den einzelnen Rechtsgründen, die dem Klageanspruch als Stütze dienen könnten, zu differenzieren. Nach der zutreffenden Ansicht des Erstgerichts

könnte ein Staatshaftungsanspruch gegen die beklagte Partei auch für den Ersatz von Mautbeträgen, die ab dem 1. 1. 1997 gezahlt worden seien, an sich bestehen. Für die Erstattung einer allfälligen Bereicherung aufgrund solcher Mautbeträge, gleichviel aus welchem Rechtsgrund, hafte dagegen nur die ASFINAG als Vertragspartnerin der klagenden Partei. Ein Amtshaftungsanspruch gegen den Bund scheide aus, weil die Festlegung der Mautbeträge für die Benützung der Brenner-Autobahn durch die österreichische Bundesregierung der Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes zuzurechnen sei. Den Erwägungen des Erstgerichts zur Frage nach der unmittelbaren Anwendbarkeit der im Anlassfall relevanten Bestimmungen der Wegekosten-Richtlinie 1993 sei beizutreten. Danach sei aber Artikel 7, Litera b, dieser Richtlinie unmittelbar anzuwenden. Das Erstgericht habe auch die Voraussetzungen für einen Staatshaftungsanspruch nach Gemeinschaftsrecht richtig erläutert. Der beklagte Partei könne nicht vorgeworfen werden, keine Maßnahmen zur fristgerechten Richtlinienumsetzung getroffen zu haben. Das sei auch nicht aus dem gegen die beklagte Partei ergangenen Urteil des EuGH vom 26. 9. 2000 im gemeinschaftsrechtlichen Vertragsverletzungsverfahren ableitbar. Ob Artikel 7, Litera h, der Wegekosten-Richtlinie 1993 dem Einzelnen Rechte verleihen solle, könne dahingestellt bleiben, weil nach der zu billigenden Meinung des Erstgerichts weder der Verstoß gegen Artikel 7, Litera b, noch der gegen Artikel 7, Litera h, dieser Richtlinie als Stütze für einen Ersatzanspruch ausreichend qualifiziert sei. Ein gemeinschaftsrechtlicher Erstattungsanspruch stehe der klagenden Partei nicht zu, weil sich ein solcher nur auf öffentlich-rechtliche Abgaben, Steuern und Zölle beziehen könne. Die Maut für die Benützung der Brenner-Autobahn sei dementgegen ein privatrechtliches Entgelt. Bereicherungsansprüche nach nationalem Recht bestünden jedoch unabhängig von einem qualifizierten Verstoß gegen die Wegekosten-Richtlinie 1993. Infolge der unmittelbaren Anwendbarkeit von Artikel 7, Litera b, dieser Richtlinie verstießen die maßgebenden Mauterhöhungen gegen "ein gesetzliches Inhaltsverbot". Soweit seien die einzelnen Mautstraßenbenützungsverträge mit Teilnichtigkeit behaftet. Insofern habe die klagende Partei daher einen Rückforderungsanspruch für gezahlte Mautbeträge. Das betreffe jedoch nur den Zeitraum bis zum 31. 12. 1996, in dem die Zahlungen der beklagten Partei zugeflossen seien. Ab diesem Zeitpunkt seien die Straßenbenützungsverträge mit der ASFINAG wirksam geworden. Diese habe die Mautzahlungen im eigenen Namen und für eigene Rechnung kassiert. Die Rückabwicklung von Verträgen sei nur im Verhältnis zum Vertragspartner möglich. Auf einen Schaden im Vermögen der klagenden Partei komme es dabei nicht an. Da es bisher an einer Aufschlüsselung des Klagebegehrens für den Zeitraum bis zum 31. 12. 1996 und für den Zeitraum danach mangle, sei derzeit nicht klar, welcher Teil des Klagebegehrens abzuweisen sei. Das Ersturteil sei daher insgesamt aufzuheben.

Die klagende Partei strebt im Rekursverfahren gegen den Aufhebungsbeschluss die gänzliche Klagestattgebung, die beklagte Partei dagegen eine Entscheidung in der Sache im Sinne einer Wiederherstellung des klageabweisenden Ersturteils an.

Die Rekurse sind zulässig; sie sind jedoch nicht berechtigt.

Rechtliche Beurteilung

A. Zurückziehung des Ersuchens um Vorabentscheidung

Der Oberste Gerichtshof legte dem EuGH mit Beschluss vom 25. 6. 2002 einige in dieser Streitsache präjudizielle Fragen des Gemeinschaftsrechts zur Vorabentscheidung vor (1 Ob 126/02i). In der Folge wurde dieses Ersuchen mit Beschluss vom 24. 2. 2004 zurückgezogen und das Verfahren über die Rekurse der Streitteile wieder aufgenommen, nachdem der EuGH die Rechtssache C-157/02, die das Vorabentscheidungsersuchen des Obersten Gerichtshofs zu dem unter der AZ 1 Ob 1/02g (neu 1 Ob 40/04w) anhängigen Rekursverfahrens betraf, mit Urteil vom 5. 2. 2004 erledigt hatte. Die dort zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen unterschieden sich im Kern nur in Punkt 1. 1. von jenen, die dem EuGH zur Vorabentscheidung in diesem Rechtsstreit vorgelegt wurden. Eine Frage, wie sie dort unter 1. 1. gestellt wurde, war im Anlassfall nicht von Bedeutung, nimmt doch die klagende Partei die Republik Österreich als beklagte Partei in Anspruch. Angesichts der sonstigen inhaltlichen Übereinstimmung der in beiden Vorabentscheidungsverfahren formulierten Fragen und der unter B. 2. erörterten Auslegung des ergangenen EuGH-Urteils war die Aufrechterhaltung des im Anlassfall gestellten Ersuchens um Vorabentscheidung als Voraussetzung einer Sachentscheidung über die Rekurse der Streitteile nicht geboten.

B. Inhalt und Auslegung der Entscheidung des EuGH

1. Inhalt

Der EuGH traf mit Urteil vom 5. 2. 2004 (C-157/02) über die auch in diesem Verfahren präjudiziellen Fragen folgende Entscheidung:

"1. Einer juristischen Person des Privatrechts können bei der Abschließung von Verträgen mit Straßenbenutzern die unmittelbar anwendbaren Bestimmungen einer Richtlinie entgegengehalten werden, wenn der Staat dieser juristischen Person die Aufgabe übertragen hat, Mautgebühren für die Benutzung öffentlicher Verkehrswege einzuheben, und wenn er die juristische Person unmittelbar oder mittelbar kontrolliert.

2. Ein Einzelner kann sich bei unterbliebener oder unvollständiger Umsetzung der Richtlinien 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten und 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge gegenüber einer staatlichen Stelle in Bezug auf die Berechnung einer Mautgebühr für die zur Güterbeförderung eingesetzten Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen für die Gesamtstrecke der österreichischen Brennerautobahn auf die Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62, nicht aber auf die Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 9 der Richtlinie 1999/62 berufen.

3. Die österreichischen Frächter können sich ebenso wie die Frächter aus anderen Mitgliedstaaten auf die Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 berufen, um geltend zu machen, dass sie durch den (überhöhten) Tarif für die Gesamtstrecke der österreichischen Brennerautobahn gegenüber jenen Straßenbenutzern diskr

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, http://www.ogh.gv.at

© 2024 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at