

URTEIL DES GERICHTSHOFES (Sechste Kammer)

5. Februar 2004 *

In der Rechtssache C-157/02

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG vom Obersten Gerichtshof (Österreich) in dem bei diesem anhängigen Rechtsstreit

Rieser Internationale Transporte GmbH

gegen

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag)

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung der Richtlinien 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Be-

* Verfahrenssprache: Deutsch.

nutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten (Abl. L 279, S. 32) 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 (Abl. L 187, S. 42)

erlässt

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten V. Skouris in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Sechsten Kammer, der Richter J. N. Cunha Rodrigues (Berichterstatter), J.-P. Puissochet und R. Schintgen sowie der Richterin F. Macken,

Generalanwalt: S. Alber,

Kanzler: M.-F. Contet, Hauptverwaltungsrätin,

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag), vertreten durch Rechtsanwalt P. Csoklich,
- der österreichischen Regierung, vertreten durch C. Pesendorfer als Bevollmächtigte,
- der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch C. Schmidt und W. Wils als Bevollmächtigte,

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Rieser Internationale Transporte GmbH, vertreten durch Rechtsanwalt R. Krist, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag), vertreten durch Rechtsanwälte P. Csoklich und R. Bollenberger, der österreichischen Regierung, vertreten durch H. Dossi als Bevollmächtigten, und der Kommission, vertreten durch C. Schmidt, in der Sitzung vom 5. Juni 2003,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 9. September 2003

folgendes

Urteil

- 1 Der Oberste Gerichtshof hat mit Beschluss vom 22. März 2002, beim Gerichtshof eingegangen am 29. April 2002, gemäß Artikel 234 EG vier Fragen nach der Auslegung 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 (ABl. L 279, S. 32) 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 (ABl. L 187, S. 42) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

- 2 Diese Fragen stellen sich im Rahmen eines Rechtsstreits, in dem ein österreichisches Verkehrsunternehmen, die Rieser Internationale Transporte GmbH (im Folgenden: Rieser), von der Betriebsgesellschaft der Brennerautobahn, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (Asfinag), die Rückerstattung von Mautgebühren verlangt, die das Unternehmen seines Erachtens für die Benutzung dieser Autobahn zu viel gezahlt hat.

Rechtlicher Rahmen

- 3 Gemäß Artikel 2 der Richtlinie 93/89 bezeichnen der Ausdruck „Maut“ im Sinne dieser Richtlinie „eine für eine Fahrt eines Kraftfahrzeugs zwischen zwei Punkten auf einem der Verkehrswege nach Artikel 7 Buchstabe d) zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und der Fahrzeugklasse richtet“, und der Ausdruck „Kraftfahrzeug“ ein „Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt“.
- 4 In Artikel 7 der Richtlinie heißt es:

„Die Mitgliedstaaten dürfen unter folgenden Bedingungen Mautgebühren beibehalten und/oder Benutzungsgebühren einführen:

- a) Die Maut- und Benutzungsgebühren dürfen nicht gleichzeitig für die Benutzung ein und desselben Straßenabschnitts erhoben werden.

Jedoch können die Mitgliedstaaten bei Netzen, in denen für die Benutzung von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen Gebühren erhoben werden, auch Mautgebühren erheben.

- b) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe e) und des Artikels 9 dürfen die Maut- und Benutzungsgebühren weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers bzw. des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs führen.

...

- d) Die Maut- und Benutzungsgebühren werden nur für die Benutzung von Autobahnen, anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, Brücken, Tunneln und Gebirgspässen erhoben.

...

- h) Die Mautgebühren orientieren sich an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Straßennetzes.“

- 5 Nach Artikel 13 der Richtlinie 93/89 hatten die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1995 nachzukommen. Gemäß der Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Österreich, der Republik Finnland und des Königreichs

Schweden und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge (ABl. 1994, C 241, S. 21, und ABl. 1995, L 1, S. 1) galt diese Umsetzungsfrist auch für die Republik Österreich.

- 6 Mit Urteil vom 5. Juli 1995 in der Rechtssache C-21/94 (Parlament/Rat, Slg. 1995, I-1827) erklärte der Gerichtshof die Richtlinie 93/89 mit der Begründung für nichtig, dass sie ohne ordnungsgemäße Anhörung des Europäischen Parlaments erlassen worden war; ihre Wirkungen wurden jedoch bis zum Erlass einer neuen Richtlinie durch den Rat der Europäischen Union aufrechterhalten.

- 7 Am 17. Juni 1999 erließen das Parlament und der Rat die Richtlinie 1999/62, die, wie aus ihrer vierten Begründungserwägung hervorgeht, die für nichtig erklärte Richtlinie 93/89 ersetzt.

- 8 Artikel 7 Absätze 4 und 9 der Richtlinie 1999/62, der Artikel 7 Buchstaben b und h der Richtlinie 93/89 entspricht, sieht vor:

„(4) Maut- und Benutzungsgebühren dürfen weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers oder des Ausgangs- oder Zielpunktes des Fahrzeugs führen.

...

(9) Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des betreffenden Verkehrsnetz orientieren.“

- 9 Die Richtlinie 1999/62 trat nach ihrem Artikel 13 am 20. Juli 1999 in Kraft.
- 10 Gemäß Artikel 12 der Richtlinie 1999/62 hatten die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, um ihr vor dem 1. Juli 2000 nachzukommen.
- 11 Mit Urteil vom 26. September 2000 in der Rechtssache C-205/98 (Kommission/Österreich, Slg. 2000, I-7367) entschied der Gerichtshof:

„Die Republik Österreich hat gegen ihre Verpflichtungen aus Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie [93/89] verstoßen, indem sie zum 1. Juli 1995 und 1. Februar 1996 die Maut für die Gesamtstrecke der Brennerautobahn, einer Transitstrecke durch Österreich, auf der überwiegend Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t verkehren, die für den Güterkraftverkehr bestimmt und in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind, erhöht hat, nicht aber für die Teilstrecken dieser Autobahn, die ganz überwiegend von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 t benutzt werden, die ebenfalls für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und in Österreich zugelassen sind. Des Weiteren hat sie 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 Brennerautobahn erhoben hat.“

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

- 12 Mit einem im Juni 1997 rückwirkend zum 1. Januar 1997 zwischen der Asfinag und ihrem Alleingesellschafter, dem österreichischen Staat, abgeschlossenen

Fruchtgenussvertrag wurde dieser Gesellschaft die Verantwortung für Bau, Planung, Betrieb, Unterhaltung und Finanzierung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen übertragen, zu denen auch die Brennerautobahn gehört. Ferner wurde sie durch diesen Vertrag ermächtigt, zur Deckung ihrer Kosten im eigenen Namen und für eigene Rechnung Maut- und Benutzungsgebühren einzuheben.

- 13 Rieser ist im internationalen Güterkraftverkehr tätig und setzt dabei Lastkraftfahrzeuge mit mindestens 12 t und mehr als drei Achsen ein. Ihre Fahrzeuge benutzen regelmäßig die mautpflichtige Brennerautobahn. Sie ist der Auffassung, dass die von ihr an die Asfinag entrichteten Mautgebühren insbesondere im Zeitraum vom 1. Januar 1997 bis zum 31. Juli 2000 überhöht gewesen seien. Sie verlangte daher vor den österreichischen Gerichten die Rückerstattung eines Teils der an die Asfinag entrichteten Maut.
- 14 Rieser berief sich auf das Urteil Kommission/Österreich. Sie machte geltend, Artikel 7 Buchstaben b und h der Richtlinie 93/89 sei ausreichend bestimmt, um unmittelbar anwendbar zu sein. Da die Umsetzungsfrist der Richtlinie abgelaufen sei, könne sie sich unmittelbar auf diese Bestimmungen berufen. Dies gelte auch gegenüber der Asfinag, die zwar ein Privatrechtssubjekt sei, aber unter staatlicher Aufsicht stehe.
- 15 Die Asfinag war gegenteiliger Meinung. Sie vertrat die Ansicht, die österreichischen Frächter könnten sich nicht auf das Verbot jeder unterschiedlichen Behandlung in Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 berufen. Jedenfalls bestehe der von Rieser erhobene Anspruch nicht für den Zeitraum vom 17. Juni 1999 bis zum 1. Juli 2000, weil die Richtlinie 93/89 nur bis zum 17. Juni 1999 gegolten habe und für die Richtlinie 1999/62 eine Umsetzungsfrist bis zum 1. Juli 2000 festgesetzt worden sei.

- 16 Das Erstgericht wies die Klage von Rieser mit der Begründung ab, Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89 sei nicht unmittelbar anwendbar, und auf Artikel 7 Buchstabe b dieser Richtlinie könne sich die Klägerin nicht berufen.
- 17 Das Berufungsgericht hielt den Rekurs von Rieser für zulässig, war aber der Ansicht, dass für den Zeitraum vom 17. Juni 1999, dem Tag des Erlasses der Richtlinie 1999/62, bis zum 1. Juli 2000, dem Tag des Ablaufs der Umsetzungsfrist der Richtlinie 1999/62, eine Rückforderung der Mautgebühren nicht in Betracht komme. Während dieser Zeit seien die Mitgliedstaaten nur gehalten gewesen, den Erlass von Vorschriften zu unterlassen, die geeignet seien, das in der Richtlinie 1999/62 vorgeschriebene Ziel ernstlich in Frage zu stellen. Für eine Verletzung dieser Pflicht gebe es keine Anhaltspunkte.
- 18 Der im Wege des Rekurses befasste Oberste Gerichtshof hat Zweifel an der unmittelbaren Anwendbarkeit der streitigen Bestimmungen der Richtlinien 93/89 und 1999/62. Ferner sei der Zusammenhang zwischen der für nichtig erklärten Richtlinie 93/89 und ihren Wirkungen einerseits und der Richtlinie 1999/62, die sie am 17. Juni 1999 ersetzt habe, deren Umsetzungsfrist aber erst am 1. Juli 2000 abgelaufen sei, andererseits zu klären.
- 19 Mit Beschluss vom 22. März 2002 hat der Oberste Gerichtshof daher das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:
1. Trifft auch die beklagte Partei im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften zum „funktionellen Staatsbegriff“ die Verpflichtung, bei Abschließung von Verträgen mit Straßenbenutzern unmittelbar anwendbare („self-executing“) Bestimmungen 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 und der Richtlinie 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 mit der Folge einzuhalten, dass die beklagte Partei keine höhere Maut als bei Beachtung dieser Bestimmungen verlangen darf?

2. Nur bei Bejahung der Frage 1:

Sind Artikel 7 Buchstaben b und h der Richtlinie 93/89/EWG sowie Artikel 7 Absatz 4 und Absatz 9 der Richtlinie 1999/62/EG im Sinne der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften insoweit unmittelbar anwendbar, als sie zur Ermittlung einer richtlinienkonformen Maut für die zur Güterbeförderung eingesetzten Kraftfahrzeuge mit mehr als drei Achsen für die Gesamtstrecke der österreichischen Brennerautobahn auch bei unterbliebener oder unvollständiger Umsetzung dieser Richtlinien in das österreichische Recht herangezogen werden können?

3. Nur bei Bejahung der Frage 2:

- a) Auf welche Weise und unter Heranziehung welcher Parameter ist die jeweils zulässige Maut für eine Einzelfahrt über die Gesamtstrecke zu berechnen?

- b) Können sich auch österreichische Frächter darauf berufen, dass sie durch den (überhöhten) Tarif für die Gesamtstrecke gegenüber jenen Straßenbenutzern diskriminiert werden, die bloß Teilstrecken der erwähnten Autobahn in Anspruch nehmen?

4. Nur bei Bejahung der Fragen 1 und 2:

- a) Ist das Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften vom 5. Juli 1995, C-21/94, mit dem ausgesprochen wurde, dass die Wirkungen der dort für nichtig erklärten Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober

1993 aufrechterhalten werden, bis der Rat eine neue Richtlinie erlassen haben wird, dahin auszulegen, dass die Wirkungen so lange aufrecht bleiben, bis die Mitgliedstaaten die Bestimmungen der neuen Richtlinie umgesetzt haben werden bzw. bis die Umsetzungsfrist abgelaufen sein wird?

- b) Nur bei Verneinung der Frage 4a: Treffen die Mitgliedstaaten im Zeitraum vom 17. Juni 1999 bis 1. Juli 2000 Verpflichtungen zur Bedachtnahme auf die neue Richtlinie, etwa im Sinne von zwingend zu beachtenden Vorwirkungen?

Zur ersten Frage

Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen

- 20 Rieser und die Kommission vertreten die Ansicht, dass einer Einrichtung wie der Asfinag aufgrund der engen Beziehungen, die zwischen ihr und dem Staat bei der Verwaltung der österreichischen Autobahnen bestünden, die unmittelbar anwendbaren Bestimmungen einer Richtlinie entgegengehalten werden könnten.
- 21 Die Asfinag ist dagegen der Auffassung, ihr könnten die Bestimmungen einer Richtlinie nicht entgegengehalten werden, denn sie sei eine Aktiengesellschaft privaten Rechts, ihr Vorstand sei nicht an Weisungen von Organen des österreichischen Staates gebunden, sie nehme keine hoheitlichen Aufgaben wahr und hebe die Maut auf eigene Rechnung ein.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 22 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes (vgl. Urteile vom 19. Januar 1982 in der Rechtssache 8/81, Becker, Slg. 1982, 53, Randnrn. 23 bis 25, und vom 12. Juli 1990 in der Rechtssache C-188/89, Foster u. a., Slg. 1990, I-3313, Randnr. 16) würde in den Fällen, in denen die Gemeinschaftsbehörden die Mitgliedstaaten durch eine Richtlinie zu einem bestimmten Verhalten verpflichten, die praktische Wirksamkeit einer solchen Maßnahme beeinträchtigt, wenn sich der Einzelne vor Gericht nicht auf sie berufen könnte und die staatlichen Gerichte sie nicht als Bestandteil des Gemeinschaftsrechts berücksichtigen könnten. Daher kann der Mitgliedstaat, der die in der Richtlinie vorgeschriebenen Durchführungsmaßnahmen nicht fristgemäß erlassen hat, seine Nichterfüllung der aus ihr erwachsenen Verpflichtungen dem Einzelnen nicht entgegenhalten. Somit ist in allen Fällen, in denen die Bestimmungen einer Richtlinie inhaltlich unbedingt und hinreichend genau sind, in Ermangelung fristgemäß erlassener Umsetzungsmaßnahmen eine Berufung auf diese Bestimmungen gegenüber allen nicht richtlinienkonformen nationalen Vorschriften möglich; sie ist auch möglich, soweit diese Bestimmungen Rechte festlegen, die der Einzelne gegenüber dem Staat geltend machen kann.
- 23 Ferner hat der Gerichtshof entschieden (Urteile vom 26. Februar 1986 in der Rechtssache 152/84, Marshall I, Slg. 1986, 723, Randnr. 49, und Foster u. a., Randnr. 17), dass der Einzelne, wenn er sich gegenüber dem Staat auf eine Richtlinie berufen kann, dies unabhängig davon tun kann, in welcher Eigenschaft — als Arbeitgeber oder als Hoheitsträger — der Staat handelt. In dem einen wie dem anderen Fall muss verhindert werden, dass der Staat aus seiner Nichtbeachtung des Gemeinschaftsrechts Nutzen ziehen kann.
- 24 Eine Einrichtung, die unabhängig von ihrer Rechtsform kraft staatlichen Rechtsakts unter staatlicher Aufsicht eine Dienstleistung im öffentlichen Interesse zu erbringen hat und die hierzu mit besonderen Rechten ausgestattet ist, die über die für die Beziehungen zwischen Privatpersonen geltenden Vorschriften hinausgehen, gehört zu den Rechtssubjekten, denen die unmittelbar anwendbaren Bestimmungen einer Richtlinie entgegengehalten werden können (Urteil Foster u. a., Randnr. 20, und Urteil vom 14. September 2000 in der Rechtssache C-343/98, Collino und Chiappero, Slg. 2000, I-6659, Randnr. 23).

- 25 Wie sich aus den Angaben im Vorlagebeschluss ergibt, ist der österreichische Staat Alleingesellschafter der Asfinag. Er ist berechtigt, alle von dieser Gesellschaft und ihren Tochtergesellschaften getroffenen Maßnahmen zu überprüfen und jederzeit Auskünfte über ihre jeweiligen Tätigkeiten zu verlangen. Er kann Zielvorgaben hinsichtlich der verkehrs-, sicherheits- und bautechnischen Ausgestaltung setzen. Die Asfinag hat jährlich ein Konzept für die Erhaltung der Bundesautobahnen und -schnellstraßen auszuarbeiten und dem Staat dafür die Kostenrechnung vorzulegen. Ferner hat sie dem Staat 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 -schnellstraßen vorzulegen.
- 26 Überdies geht aus dem Vorlagebeschluss hervor, dass die Asfinag nicht befugt ist, die Höhe der einzuhebenden Mautgebühren selbst festzulegen. Sie wird durch Gesetz bestimmt. Die Artikel 4 und 8 des so genannten Asfinag-Gesetzes (BGBl 1982/591) sehen vor, dass die Höhe des Entgelts vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach bestimmten Kriterien festzusetzen ist, zu denen insbesondere die Fahrzeuggattung gehört.
- 27 Dies zeigt, dass die Asfinag eine Einrichtung ist, die kraft staatlichen Rechtsakts unter staatlicher Aufsicht eine Dienstleistung im öffentlichen Interesse (Bau, Planung, Betrieb, Unterhaltung und Finanzierung der österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen sowie Einhebung von Maut- und Benutzungsgeldern) zu erbringen hat und hierzu mit besonderen Rechten ausgestattet ist, die über die für die Beziehungen zwischen Privatpersonen geltenden Vorschriften hinausgehen.
- 28 Nach der in Randnummer 24 des vorliegenden Urteils angeführten Rechtsprechung gehört eine solche Einrichtung unabhängig von ihrer Rechtsform zu den Rechtssubjekten, denen die unmittelbar anwendbaren Bestimmungen einer Richtlinie entgegeng gehalten werden können.

- 29 Daher ist auf die erste Frage zu antworten, dass einer juristischen Person des Privatrechts bei der Abschließung von Verträgen mit Straßenbenutzern die unmittelbar anwendbaren Bestimmungen einer Richtlinie entgegengehalten werden können, 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.

Zur zweiten Frage

Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen

- 30 Rieser ist der Auffassung, die Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 seien hinreichend klar und unbedingt, um unmittelbare Wirkung zu haben und dem Einzelnen ein Recht auf Erstattung zu viel gezahlter Beträge zu geben. Sie enthielten Kriterien, die die Prüfung der Zulässigkeit eines auf innerstaatlichen Rechtsvorschriften beruhenden Mautsystems ermöglichten. Dies ergebe sich aus den Randnummern 102 bis 115 des Urteils Kommission/Österreich, in denen der Gerichtshof eine unterschiedliche Behandlung der Benutzer aufgrund des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs festgestellt habe. Auch die Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 9 der Richtlinie 1999/62 seien hinreichend bestimmt, um unmittelbare Wirkung zu entfalten.
- 31 Die Asfinag ist dagegen der Ansicht, die Artikel 7 Buchstaben b und h der Richtlinie 93/89 und 7 Absätze 4 und 9 der Richtlinie 1999/62 erfüllten mangels hinreichender inhaltlicher Bestimmtheit nicht die Voraussetzungen für eine unmittelbare Wirkung.

- 32 Ebenso trägt die österreichische Regierung vor, der jedem Mitgliedstaat hinsichtlich der Festlegung der Maut für den einzelnen Straßenbenutzer zukommende erhebliche Gestaltungsspielraum stehe einer unmittelbaren Anwendung der Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 9 der Richtlinie 1999/62 entgegen. Angesichts der Unbestimmtheit dieser Vorschriften könne eine Mautgebühr nicht allein am gemeinschaftsrechtlichen Grundsatz der Nichtdiskriminierung gemessen werden. Folglich sei eine unmittelbare Wirkung der Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 zu verneinen.
- 33 Die Kommission macht geltend, die Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 könnten auch bei unterbliebener oder unvollständiger Umsetzung dieser Richtlinien in das österreichische Recht zur Ermittlung einer richtlinienkonformen Maut herangezogen werden. Dagegen könnten die Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 9 der Richtlinie 1999/62 bei unterbliebener oder unvollständiger Umsetzung dieser Richtlinien in das österreichische Recht nicht zur Ermittlung einer richtlinienkonformen Maut herangezogen werden. Es liege außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Gerichtshofes, der Republik Österreich eine bestimmte Berechnungsmethode der Maut vorzuschreiben.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 34 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes kann sich ein Einzelner in allen Fällen, in denen die Bestimmungen einer Richtlinie inhaltlich unbedingt und hinreichend genau sind, vor nationalen Gerichten gegenüber dem Staat auf diese Bestimmungen berufen, wenn der Staat die Richtlinie nicht fristgemäß oder nur unzulänglich in nationales Recht umgesetzt hat (vgl. u. a. Urteile vom 19. November 1991 in den Rechtssachen C-6/90 und C-9/90, Francovich u. a., Slg. 1991, I-5357, Randnr. 11, und vom 11. Juli 2002 in der Rechtssache C-62/00, Marks & Spencer, Slg. 2002, I-6325, Randnr. 25).

- 35 Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 schließt bei der Anwendung von Maut- und Benutzungsgebühren jede mittelbare oder unmittelbare unterschiedliche Behandlung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers oder des Ausgangs- oder Zielpunktes des Fahrzeugs aus. Dieses Verbot hängt von keiner Bedingung ab und wird klar zum Ausdruck gebracht. Diese Bestimmung ist daher unbedingt und hinreichend genau, so dass sich der Einzelne vor den nationalen Gerichten auf sie berufen kann.
- 36 Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 enthält ein gleich lautendes Verbot, allerdings mit dem Zusatz „[u]nbeschadet des Artikels 8 Absatz 2 Buchstabe e) und des Artikels 9“.
- 37 Nach Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe e der Richtlinie 93/89 können zwei oder mehr Mitgliedstaaten, wenn sie ein gemeinsames System von Benutzungsgebühren für ihre Hoheitsgebiete einführen, ermäßigte Gebührensätze für Kraftfahrzeuge anwenden, die in benachteiligten Mitgliedstaaten zugelassen sind. Artikel 9 der Richtlinie sieht die Einführung einer Sonderregelung für Grenzgebiete vor. Diese beiden Ausnahmen erlauben es den Mitgliedstaaten nicht, einseitig den Umfang des Verbots der Ungleichbehandlung in Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie zu ändern, indem sie es irgendeiner Bedingung oder Einschränkung unterwerfen. Sie beeinträchtigen daher nicht die Unbedingtheit dieses Verbots. Im Übrigen ist nicht geltend gemacht worden, dass die eine oder andere dieser Ausnahmen im Ausgangsfall anwendbar sei.
- 38 Folglich ist Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 unbedingt und hinreichend genau, so dass sich der Einzelne vor den nationalen Gerichten auf ihn berufen kann.
- 39 Dem Vorbringen der österreichischen Regierung, die Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 könnten mangels einer

mathematisch genauen Methode zur Berechnung der Maut- oder Benutzungsgebühren nicht herangezogen werden, kann nicht gefolgt werden. Nach der Rechtsprechung besteht eine Ungleichbehandlung in der Anwendung unterschiedlicher Vorschriften auf vergleichbare Sachverhalte oder in der Anwendung derselben Vorschrift auf unterschiedliche Sachverhalte (vgl. u. a. Urteil Kommission/Österreich, Randnr. 70). Dieses Kriterium reicht aus, um anhand eines Vergleichs der Mautgebühren für die verschiedenen in Betracht kommenden Strecken festzustellen, ob das in den genannten Bestimmungen aufgestellte Verbot der Ungleichbehandlung im Ausgangsfall verletzt wurde (in diesem Sinne auch Urteil Kommission/Österreich, Randnrn. 79 bis 88, 112 und 115).

- 40 Dagegen orientieren sich nach Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89 die Mautgebühren an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Straßennetzes, ohne dass insbesondere die Natur dieses Zusammenhangs konkretisiert wird. Zudem werden in dieser Bestimmung weder die drei fraglichen Kostenkategorien — für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau — noch der Begriff des betreffenden Straßennetzes definiert. Sie gibt den Mitgliedstaaten zwar eine allgemeine Leitlinie für die Berechnung der Mautgebühren vor, enthält aber keine konkrete Berechnungsmethode und belässt den Mitgliedstaaten insoweit einen sehr weiten Spielraum.
- 41 Diese Bestimmung kann daher nicht als unbedingt oder hinreichend genau angesehen werden, so dass sich der Einzelne gegenüber einer staatlichen Stelle nicht auf sie berufen kann. Das Gleiche gilt erst recht für Artikel 7 Absatz 9 der Richtlinie 1999/62, der abgesehen von der Verwendung des Begriffes „gewogene durchschnittliche Mautgebühren“ anstelle von „Mautgebühren“ ebenso formuliert ist wie Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89. Der Austausch dieses Begriffes ohne Hinzufügung einer Definition macht diese Bestimmung noch ungenauer als Artikel 7 Buchstabe h.
- 42 Folglich kann sich der Einzelne bei unterbliebener oder unvollständiger Umsetzung der Richtlinien 93/89 und 1999/62 gegenüber einer staatlichen Stelle weder auf Artikel 7 Buchstabe h der Richtlinie 93/89 noch auf Artikel 7 Absatz 9 der Richtlinie 1999/62 berufen.

- 43 Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass sich die zweite Frage auf zur Güterbeförderung eingesetzte Kraftfahrzeuge mit mehr als drei Achsen bezieht, während die beiden fraglichen Richtlinien nach ihrem Artikel 2 für die als „ein Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt“, definierten Fahrzeuge gelten. Soweit sich ein Einzelner vor den nationalen Gerichten auf die Bestimmungen dieser Richtlinien berufen kann, gilt dies somit in Bezug auf die so definierte Fahrzeugklasse.
- 44 Auf die zweite Frage ist daher zu antworten, dass sich ein Einzelner bei unterbliebener oder unvollständiger Umsetzung der Richtlinien 93/89 und 1999/62 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 kann.

Zu Teil a der dritten Frage

- 45 Für den Fall der Bejahung der zweiten Frage möchte das vorliegende Gericht wissen, auf welche Weise und unter Heranziehung welcher Parameter die Maut für eine Einzelfahrt über die Gesamtstrecke zu berechnen ist.
- 46 Angesichts der Antwort auf die zweite Frage erübrigt sich eine Beantwortung dieser Frage.

Zu Teil b der dritten Frage

Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen

- 47 Rieser trägt vor, als österreichischer Frächter könne sie sich auf die Bestimmungen der Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 berufen, da diese Bestimmungen nicht nur ausländische Frächter schützen sollten. Sie sähen vor, dass Maut- und Benutzungsgebühren weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung aufgrund des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs führen dürften, ohne dass es auf den Sitzstaat des Frächters ankomme.
- 48 Auch die Kommission ist der Ansicht, dass die genannten Bestimmungen den gesamten Transitverkehr unabhängig von der Staatsangehörigkeit der Frächter vor einer unterschiedlichen Behandlung schützen sollten. Die österreichischen Frächter könnten sich daher ebenso wie jeder andere Frächter auf diese Bestimmungen berufen, um geltend zu machen, dass sie durch den (überhöhten) Tarif für die Gesamtstrecke der Brennerautobahn gegenüber jenen Straßenbenutzern diskriminiert würden, die bloß Teilstrecken der erwähnten Autobahn in Anspruch nähmen.
- 49 Die Asfinag ist der Auffassung, österreichische Frächter könnten sich nicht auf die Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 berufen, da Österreicher nicht aufgrund ihrer Staatsangehörigkeit benachteiligt würden und da die fraglichen Richtlinien die Wegekosten betreffen und nicht den Wettbewerb zwischen Beförderungsunternehmen innerhalb desselben Mitglied-

staats regeln sollten. Folglich könnten sich österreichische Frächter nicht auf eine etwaige Diskriminierung der Benutzer der Gesamtstrecke der Brennerautobahn gegenüber den Benutzern von Teilstrecken berufen.

- 50 Ebenso macht die österreichische Regierung geltend, die Richtlinien 93/89 und 1999/62 verfolgten den Zweck, den Wettbewerb zwischen Frächtern verschiedener Mitgliedstaaten zu regeln, ohne dass ein subjektiver Anspruch einzelner Verkehrsteilnehmer auf die Nutzung einer bestimmten Strecke zu einem bestimmten Tarif normiert werden solle. Da die Regelung des Wettbewerbs zwischen Frächtern desselben Mitgliedstaats nicht bezweckt sei, könne sich ein österreichischer Frächter nicht auf die Bestimmungen der Richtlinien 93/89 und 1999/62 über das Diskriminierungsverbot berufen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 51 Zur Verhinderung jeglicher Wettbewerbsverzerrung zwischen Verkehrsunternehmen aus den Mitgliedstaaten verbietet Artikel 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 bei der Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren mittelbare und unmittelbare unterschiedliche Behandlungen nicht nur aufgrund der Staatsangehörigkeit der Verkehrsunternehmer, sondern auch aufgrund des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs (Urteil Kommission/Österreich, Randnr. 109).

- 52 Die gleichen Erwägungen gelten für die im Wesentlichen identischen Bestimmungen von Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62.

- 53 Folglich können sich auch die österreichischen Verkehrsunternehmen, die im Rahmen des Transitverkehrs die Gesamtstrecke der Brennerautobahn benutzen und dabei gegenüber den Benutzern bestimmter Teilstrecken aufgrund des Ausgangs- oder Zielpunktes des Verkehrs benachteiligt werden, auf das Verbot unterschiedlicher Behandlung in den Artikeln 7 Buchstabe b der Richtlinie 93/89 und 7 Absatz 4 der Richtlinie 1999/62 berufen.
- 54 Auf Teil b der dritten Frage ist daher zu antworten, dass sich die österreichischen Frächter 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 können, um geltend zu machen, dass sie durch den (überhöhten) Tarif für die Gesamtstrecke der österreichischen Brennerautobahn gegenüber jenen Straßenbenutzern diskriminiert werden, die bloß Teilstrecken der erwähnten Autobahn in Anspruch nehmen.

Zu Teil a der vierten Frage

- 55 Mit seinem Urteil Parlament/Rat erklärte der Gerichtshof die Richtlinie 93/89 für nichtig, weil sie ohne ordnungsgemäße Anhörung des Europäischen Parlaments ergangen war. Die Wirkungen der Richtlinie wurden jedoch aufrechterhalten, bis der Rat in diesem Bereich eine neue Regelung erlassen hatte (vgl. Randnrn. 31 und 32 und Nr. 2 des Tenors des genannten Urteils).
- 56 Das vorliegende Gericht möchte wissen, ob dieses Urteil dahin auszulegen ist, dass die Wirkungen der Richtlinie 93/89 so lange aufrecht bleiben, bis die Mitgliedstaaten die Bestimmungen der neuen Richtlinie umgesetzt haben werden oder bis die Umsetzungsfrist abgelaufen sein wird.

Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen

- 57 Die Asfinag und die österreichische Regierung tragen vor, die Aufrechterhaltung der Wirkungen der für nichtig erklärten Richtlinie 93/89 gemäß dem Urteil Parlament/Rat gelte bis zum Erlass der Richtlinie 1999/62, d. h. bis zum 17. Juni 1999.
- 58 Die Kommission weist darauf hin, dass die Richtlinie 1999/62 am 20. Juli 1999 in Kraft getreten sei. Damit habe die Richtlinie 93/89 zu diesem Zeitpunkt ihre bindende Wirkung verloren.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 59 Es trifft zu, dass nach dem Wortlaut des Urteils Parlament/Rat die Wirkungen der Richtlinie 93/89 bis zum Zeitpunkt des Erlasses der Richtlinie 1999/62 aufrechterhalten wurden, die an ihre Stelle trat.
- 60 Die Aufrechterhaltung der Wirkungen eines für nichtig erklärten Rechtsakts bezweckt jedoch, keinen regelungsfreien Zustand entstehen zu lassen, bis ein neuer Rechtsakt an die Stelle des für nichtig erklärten getreten ist. Dies ist nur gewährleistet, wenn der für nichtig erklärte Rechtsakt so lange fortwirkt, bis der neue Rechtsakt seine Wirkungen entfaltet. Da die Richtlinie 1999/62 erst ab ihrem

Inkrafttreten Wirkungen entfaltet, ist das Urteil Parlament/Rat dahin zu verstehen, dass die Wirkungen der Richtlinie 93/89 bis zum Inkrafttreten der Richtlinie 1999/62, d. h. nach ihrem Artikel 13 bis zum 20. Juli 1999, aufrecht blieben. Die Richtlinie 93/89 entfaltet somit Wirkungen bis zum 19. Juli 1999 um Mitternacht.

- 61 Auf Teil a der vierten Frage ist daher zu antworten, dass das Urteil Parlament/Rat dahin auszulegen ist, dass die Wirkungen der Richtlinie 93/89 bis zum 20. Juli 1999, dem Tag des Inkrafttretens der Richtlinie 1999/62, aufrecht blieben.

Zu Teil b der vierten Frage

- 62 Nach Artikel 12 der Richtlinie 1999/62 endete die Frist für ihre Umsetzung am 1. Juli 2000. Mit seiner Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob sich Rieser vor den nationalen Gerichten für die Zeit vom 20. Juli 1999, dem Tag des Inkrafttretens der Richtlinie 1999/62, bis zum 1. Juli 2000, dem Tag des Ablaufs der Umsetzungsfrist, auf diese Richtlinie berufen kann.

Beim Gerichtshof eingereichte Erklärungen

- 63 Die Asfinag trägt vor, die Mitgliedstaaten seien zwar im Zeitraum vom 17. Juni 1999 bis zum 1. Juli 2000 im Sinne einer Vorwirkung zur Bedachtnahme auf die Richtlinie 1999/62 verpflichtet gewesen, doch entfalte diese Vorwirkung keine unmittelbare Anwendbarkeit.

- 64 Die österreichische Regierung vertritt die Auffassung, die Mitgliedstaaten hätten Vorwirkungen einer Richtlinie insofern zu beachten, als sie keine Maßnahmen setzen dürften, die die Erreichung des Zieles der Richtlinie ernstlich in Frage stellen. Dagegen sei eine unmittelbare Wirkung einer Richtlinie, deren Umsetzungsfrist noch nicht abgelaufen sei, abzulehnen.
- 65 Nach Ansicht der Kommission waren die Mitgliedstaaten in der Zeit vom 20. Juli 1999 bis zum 1. Juli 2000 gehalten, auf die Richtlinie 1999/62 insofern Bedacht zu nehmen, als sie während der vorgesehenen Umsetzungsfrist keine Vorschriften erlassen durften, die geeignet waren, die Erreichung des in dieser Richtlinie vorgeschriebenen Zieles ernstlich in Frage zu stellen.

Würdigung durch den Gerichtshof

- 66 Wie sich aus Artikel 10 Absatz 2 EG in Verbindung mit Artikel 249 Absatz 3 EG und aus der Richtlinie 1999/62 selbst ergibt, muss der Mitgliedstaat, an den sie gerichtet wird, während der in dieser Richtlinie festgelegten Frist für ihre Umsetzung in nationales Recht den Erlass von Vorschriften unterlassen, die geeignet sind, die Verwirklichung des in der Richtlinie vorgeschriebenen Zieles ernstlich in Frage zu stellen (Urteil vom 18. Dezember 1997 in der Rechtssache C-129/96, *Inter-Environnement Wallonie*, Slg. 1997, I-7411, Randnr. 45).
- 67 Gleichwohl sind die nationalen Gerichte in Verfahren, in denen sich ein Einzelner auf die unmittelbare Wirkung einer Richtlinie beruft, erst nach Ablauf ihrer Umsetzungsfrist gehalten, bestehende nationale Vorschriften, die gegen diese Richtlinie verstoßen, nicht mehr anzuwenden (in diesem Sinne auch, allerdings

nicht im Kontext einer Richtlinie, sondern einer Entscheidung, Urteil vom 10. November 1992 in der Rechtssache C-156/91, Hansa Fleisch Ernst Mundt, Slg. 1992, I-5567, Randnr. 20).

- 68 Da diese Frist den Mitgliedstaaten insbesondere die für den Erlass der Umsetzungsmaßnahmen erforderliche Zeit geben soll, kann ihnen kein Vorwurf gemacht werden, wenn sie die Richtlinie nicht vor Ablauf der Frist in ihre Rechtsordnung umsetzen (Urteil Inter-Environnement Wallonie, Randnr. 43).
- 69 Folglich ist auf Teil b der vierten Frage zu antworten, dass die Mitgliedstaaten in der Zeit vom 20. Juli 1999 bis zum 1. Juli 2000 den Erlass von Vorschriften unterlassen mussten, die geeignet waren, die Verwirklichung des in der Richtlinie 1999/62 vorgeschriebenen Zieles ernstlich in Frage zu stellen; ein Einzelner konnte sich gegenüber den Mitgliedstaaten vor den nationalen Gerichten aber nicht auf diese Richtlinie berufen, um die Nichtanwendung einer bestehenden nationalen Vorschrift zu erreichen, die gegen die Richtlinie verstößt.

Kosten

- 70 Die Auslagen der österreichischen Regierung und der Kommission, die vor dem Gerichtshof Erklärungen abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit. Die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Sechste Kammer)

auf die ihm vom Obersten Gerichtshof mit Beschluss vom 22. März 2002 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

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 diskriminiert werden, die bloß Teilstrecken der erwähnten Autobahn in Anspruch nehmen.
4. Das Urteil vom 5. Juli 1995 in der Rechtssache C-21/94 (Parlament/Rat) ist dahin auszulegen, dass die Wirkungen der Richtlinie 93/89 bis zum 20. Juli 1999, dem Tag des Inkrafttretens der Richtlinie 1999/62, aufrecht blieben.
5. Die Mitgliedstaaten mussten in der Zeit vom 20. Juli 1999 bis zum 1. Juli 2000 den Erlass von Vorschriften unterlassen, die geeignet waren, die Verwirklichung des in der Richtlinie 1999/62 vorgeschriebenen Zieles ernstlich in Frage zu stellen; ein Einzeller konnte sich gegenüber den Mitgliedstaaten vor den nationalen Gerichten aber nicht auf diese Richtlinie berufen, um die Nichtanwendung einer bestehenden nationalen Vorschrift zu erreichen, die gegen die Richtlinie verstößt.

Skouris

Cunha Rodrigues

Puissochet

Schintgen

Macken

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 5. Februar 2004.

Der Kanzler

Der Präsident

R. Grass

V. Skouris