BESCHLUSS DES PRÄSIDENTEN DES GERICHTSHOFES
23. Februar 2001 *

In der Rechtssache C-445/00 R

Republik Österreich, vertreten durch H. Dossi als Bevollmächtigten, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Antragstellerin,

gegen

Rat der Europäischen Union, vertreten durch A. Lopes Sabino und G. Houttuin als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Antragsgegner,

unterstützt durch

Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch W.-D. Plessing als Bevollmächtigten im Beistand der Rechtsanwälte J. Sedemund und T. Lübbig,

* Verfahrenssprache: Deutsch.

und durch

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Wolfcarius und C. Schmidt als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Streithelferinnen,

wegen Aussetzung des Vollzugs der Verordnung (EG) Nr. 2012/2000 des Rates vom 21. September 2000 zur Änderung des Anhangs 4 des Protokolls Nr. 9 zur Beitrittsakte von 1994 und der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich (ABl. L 241, S. 18) und einstweiliger Anordnung

erlässt

DER PRÄSIDENT DES GERICHTSHOFES

folgenden

Beschluss

1 Die Republik Österreich hat mit Klageschrift, die am 4. Dezember 2000 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, gemäß Artikel 230 EG die Nichtigerklärung der Verordnung (EG) Nr. 2012/2000 des Rates vom 21. September 2000 zur Änderung des Anhangs 4 des Protokolls Nr. 9 zur Beitrittsakte von 1994

und der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich (ABl. L 241, S. 18, im Folgenden: angefochtene Verordnung) beantragt.

2 Mit besonderem Schriftsatz, der am selben Tag bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat die Republik Österreich gemäß den Artikeln 242 EG und 243 EG beantragt, die Anwendung der angefochtenen Verordnung auszusetzen und eine einstweilige Anordnung zu erlassen.

3 Der Rat der Europäischen Union hat seine schriftliche Stellungnahme zum Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz am 15. Januar 2001 abgegeben.

4 Mit Schriftsätzen, die am 27. Dezember 2000 und am 8. Januar 2001 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen sind, haben die Bundesrepublik Deutschland und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften beantragt, im vorliegenden Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge des Rates zugelassen zu werden.

5 Den Anträgen auf Zulassung als Streithelfer im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ist nach Artikel 37 Absätze 1 und 4 der EG-Satzung des Gerichtshofes und Artikel 93 Absätze 1 und 2 der Verfahrensordnung stattzugeben.

6 Die Bundesrepublik Deutschland und die Kommission haben ihre Streithilfeschriftsätze am 16. Januar 2001 eingereicht.

7 Mit Schriftsatz, der am 31. Januar 2001 bei der Kanzlei eingegangen ist, hat die Kommission auf Ersuchen des Gerichtshofes verschiedene ergänzende Unterlagen und Informationen übermittelt.

8 Die Beteiligten haben am 5. Februar 2001 mündlich verhandelt.

9 Die Antragstellerin beantragt,

— die Anwendung der angefochtenen Verordnung vorläufig auszusetzen;

— die Kommission zur Gewährleistung der Ausgabe von Ökopunkten und damit zur Sicherstellung der Transitmöglichkeit durch Österreich bei gleichzeitiger Hintanhaltung irreparabler Schäden bis zur Entscheidung in der Hauptsache zu beauftragen, beginnend mit dem Jahr 2001 für die Dauer des Verfahrens in der Hauptsache eine höhere Reduktion von Ökopunkten als in der angefochtenen Verordnung enthalten vorzunehmen, wobei sie auf eine verhältnismäßige Zuteilung an die einzelnen Mitgliedstaaten Bedacht zu nehmen hat.

10 Der Rat beantragt,

— den Antrag insofern für unzulässig zu erklären, als der Gerichtshof ersucht wird, der Kommission, die keine Verfahrenspartei ist, die Anordnung zu erteilen, einen neuen und anders lautenden Rechtsakt zu erlassen;

— den Antrag auf einstweilige Anordnung im Übrigen als unbegründet abzulehnen;

— der Antragstellerin die Kosten aufzuerlegen.

11 Die Kommission und die deutsche Regierung beantragen, den Antrag auf einstweilige Anordnung für unzulässig zu erklären und den Antrag auf Aussetzung des Vollzugs zurückzuweisen.

Rechtlicher Rahmen und Sachverhalt

12 Das Protokoll Nr. 9 über den Straßen- und Schienenverkehr sowie den kombinierten Verkehr in Österreich (im Folgenden: Protokoll) zur 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, im Folgenden: Beitrittsakte) enthält in seinem den Straßenverkehr betreffenden Teil III eine Sonderregelung für den Straßengütertransitverkehr durch Österreich.

13 Diese Regelung geht auf das am 2. Mai 1992 in Porto unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße (im Folgenden: Abkommen von 1992) zurück, das durch den Beschluss 92/577/EWG des Rates vom 27. November 1992 (ABl. L 373, S. 4) im Namen der Gemeinschaft genehmigt wurde.

14 Die wesentlichen Bestandteile dieser Regelung finden sich in Artikel 11 Absatz 2 des Protokolls, der wie folgt lautet:

„Bis zum 1. Januar 1998 finden folgende Bestimmungen Anwendung:

a) Die NO_x-Gesamtemission von Lastkraftwagen im Transit durch Österreich wird im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1992 und dem 31. Dezember 2003 gemäß der Tabelle in Anhang 4 um 60 v. H. reduziert.

b) Die Reduktion der NO_x-Gesamtemission dieser Lastkraftwagen wird über ein Ökopunktesystem verwaltet. Innerhalb dieses Systems benötigt jeder Lkw im Transitverkehr durch Österreich eine Ökopunkteanzahl, die dem Wert der NO_x-Emissionen des jeweiligen Lkw-Wertes gemäß ‚Conformity of Production' (COP)-Wert bzw. Wert gemäß Betriebserlaubnis entspricht. Die Bemessung und Verwaltung dieser Punkte wird im Anhang 5 festgelegt.

c) Sollte in einem Jahr die Zahl der Transitfahrten den für das Jahr 1991 festgelegten Referenzwert um mehr als 8 v. H. übersteigen, trifft die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 16 geeignete Maßnahmen in Übereinstimmung mit Anhang 5 Nummer 3.

d) ...

e) Die Ökopunkte werden von der Kommission gemäß den nach Absatz 6 festzulegenden Bestimmungen auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt."

15 Die Absätze 4 bis 6 von Artikel 11 des Protokolls sehen Folgendes vor:

„(4) In Zusammenarbeit mit der Europäischen Umweltagentur führt die Kommission vor dem 1. Januar 2001 eine wissenschaftliche Studie durch, um festzustellen, inwieweit das in Absatz 2 Buchstabe a festgelegte Ziel einer Reduzierung der Umweltbelastungen erreicht worden ist. Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Ziel auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage erreicht worden ist, so laufen die Bestimmungen des Absatzes 2 am 1. Januar 2001 aus. Gelangt die Kommission dagegen zu dem Schluss, dass dieses Ziel nicht auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage erreicht worden ist, so kann der Rat gemäß Artikel 75 des EG-Vertrags Maßnahmen im Gemeinschaftsrahmen erlassen, die einen gleichwertigen Schutz der Umwelt, insbesondere eine Reduzierung der Umweltbelastungen um 60 v. H. gewährleisten. Erlässt der Rat solche Maßnahmen nicht, so wird die Übergangszeit automatisch um einen letzten Dreijahreszeitraum verlängert; während dieses Zeitraums gilt Absatz 2.

(5) Ab dem Ende der Übergangszeit findet der gemeinschaftliche Besitzstand volle Anwendung.

(6) Die Kommission erlässt nach dem Verfahren des Artikels 16 detaillierte Maßnahmen im Zusammenhang mit den Verfahren des Ökopunktesystems, der Aufteilung der Ökopunkte sowie mit technischen Fragen zur Anwendung dieses Artikels, die mit dem Beitritt Österreichs in Kraft treten.

..."

16 Artikel 16 des Protokolls lautet:

„(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Wird auf das Verfahren dieses Artikels Bezug genommen, so unterbreitet der Vertreter der Kommission dem Ausschuss einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuss gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des EG-Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuss werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) Die Kommission erlässt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

(4) Hat der Rat innerhalb einer Frist von drei Monaten von seiner Befassung an keinen Beschluss gefasst, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen."

17 Anhang 5 des Protokolls — Berechnung und Verwaltung der Ökopunkte gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe b des Protokolls — bestimmt unter Nummer 3:

„Im Fall der Anwendung des Artikels 11 Absatz 2 Buchstabe c wird die Zahl der Ökopunkte für das folgende Jahr wie folgt ermittelt:

Auf Basis der vierteljährlichen durchschnittlichen NO_x-Emissionen der Lastkraftwagen im laufenden Jahr, die nach der vorstehenden Nummer 2 kalkuliert wurden, wird die Prognose der durchschnittlichen NO_x-Emissionswerte der Lastkraftwagen des nächsten Jahres extrapoliert. Der prognostizierte Wert, multipliziert mit 0,0658 und der Zahl der Ökopunkte für 1991 nach Anhang 4, ergibt die Zahl der Ökopunkte für dieses nächste Jahr."

18 Die Kommission erließ gemäß Artikel 11 Absatz 6 des Protokolls die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 vom 21. Dezember 1994 über verfahrenstechnische Einzelheiten im Zusammenhang mit dem System von Transitrechten (Ökopunkten) für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich, begründet durch Artikel 11 des Protokolls Nr. 9 zur Akte über den Beitritt Norwegens, Österreichs, Finnlands und Schwedens (ABl. L 341, S. 20). Mit dieser Verordnung wurde Anhang 4 des Protokolls geändert und die Gesamtzahl der Ökopunkte wie folgt festgelegt:

Jahr	Prozentsatz der Ökopunkte	Ökopunkte für die 15 Mitgliedstaaten
1991		
Basis	100 %	23 556 220
1995	71,7 %	16 889 810
1996	65,0 %	15 311 543
1997	59,1 %	13 921 726
1998	54,8 %	12 908 809
1999	51,9 %	12 225 678
2000	49,8 %	11 730 998
2001	48,5 %	11 424 767
2002	44,8 %	10 533 187
2003	40,0 %	9 422 488

Ferner wird in Anhang D der Verordnung Nr. 3298/94 die Aufteilung der Ökopunkte auf die Mitgliedstaaten festgelegt.

19 Da im Jahr 1991 die Zahl der Transitfahrten durch Österreich 1 490 900 betrug, liegt der Schwellenwert nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls bei 1 610 172 Transitfahrten.

20 Nach den unbestrittenen Angaben der Antragstellerin weist die Ökopunktestatistik im Jahr 1999 1 706 436 Transitfahrten aus, so dass die Zahl des Jahres 1991 um 14,57 % überschritten wurde.

21 Gemäß dem Verfahren von Artikel 16 des Protokolls unterbreitete die Kommission dem in diesem Artikel vorgesehenen Ausschuss (im Folgenden: Ökopunkteausschuss) am 20. Mai 2000 einen Verordnungsentwurf. Sie führte aus, nach der Berechnungsmethode in Anhang 5 Nr. 3 des Protokolls müsste die Zahl der Ökopunkte für das Jahr 2000 um etwa 20 % (d. h. um 2 184 552 Ökopunkte) verringert werden. Diese Verringerung würde dazu führen, dass im letzten Quartal des Jahres 2000 faktisch keine Ökopunkte mehr verfügbar wären und somit jeder Transit von Lastkraftwagen durch Österreich untersagt wäre. Da die einschlägigen Bestimmungen des Protokolls im Licht der grundlegenden Freiheiten auszulegen seien, schlage sie vor, die Verringerung der Zahl der Ökopunkte auf die Jahre 2000 bis 2003, die vier letzten Geltungsjahre der Übergangsregelung, zu verteilen. In den Jahren 2000, 2001 und 2002 sollten je 30 % der Verringerung und im Jahr 2003 die verbleibenden 10 % vorgenommen werden.

22 Da das Protokoll keine Leitlinien für die Aufteilung der Verringerung auf die Mitgliedstaaten enthalte, sei die Verringerung bei den Mitgliedstaaten vorzu-

nehmen, deren Transportunternehmer im Jahr 1999 zur Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls beigetragen hätten.

23 Im Ökopunkteausschuss fand sich keine qualifizierte Mehrheit für den Entwurf. Daher legte die Kommission ihn am 21. Juni 1990 dem Rat als Vorschlag KOM(2000) 395 endg. für eine Verordnung des Rates vor.

24 Nach den unbestrittenen Angaben der Antragstellerin unterbreitete die französische Präsidentschaft dem Rat am 21. September 2000 einen Kompromissvorschlag, in dem unter Beibehaltung des ursprünglichen Vorschlags der Kommission, die Verringerung der Ökopunkte bis 2003 auszudehnen, eine neue Berechnungsmethode angewandt wurde, die zu einer Verringerung um 1 009 501 Ökopunkte führte. Die Kommission änderte daraufhin ihren ursprünglichen Vorschlag im Sinne des französischen Kompromissvorschlags ab und ermöglichte es damit dem Rat, den geänderten Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit anzunehmen, so dass daraus die angefochtene Verordnung wurde. Die Republik Österreich stimmte gegen den Vorschlag.

25 Die fünfte, die sechste und die siebente Begründungserwägung der angefochtenen Verordnung lauten wie folgt:

„Die Durchführung des Protokolls Nr. 9 muss unter Berücksichtigung der im Vertrag festgelegten grundlegenden Freiheiten erfolgen. Es müssen daher Maßnahmen getroffen werden, die den freien Warenverkehr und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleisten können.

Die Anwendung der gesamten Reduktion der Ökopunkte ausschließlich auf das Jahr 2000 hätte den unverhältnismäßigen Effekt, den Transitverkehr durch Österreich beinahe zum Erliegen zu bringen. Aus diesem Grund wird die Verminderung der Gesamtzahl der Ökopunkte über den Zeitraum von 2000 bis 2003 verteilt.

Um die Verhältnismäßigkeit der Verminderung der Ökopunkte sicherzustellen, ist es ferner erforderlich, dass die Ökopunktkontingente derjenigen Mitgliedstaaten gekürzt werden, die am meisten zur Überschreitung des Referenzwerts von 8 % beigetragen haben, so dass die angestrebte Gesamtverminderung erreicht wird. Hierzu ist eine Überarbeitung des Schlüssels für die Verteilung der Ökopunkte unter den Mitgliedstaaten erforderlich."

26 Durch Artikel 1 der angefochtenen Verordnung wird Anhang 4 des Protokolls geändert und die neue Zahl der jährlichen Ökopunkte festgelegt, die sich aus der auf die Jahre 2000 bis 2003 verteilten Verringerung ergibt.

27 Nach Artikel 2 Nr. 1 der angefochtenen Verordnung erhält Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3298/94 folgende Fassung:

„Unter den in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c) des Protokolls Nr. 9 genannten Bedingungen wird die Zahl der Ökopunkte vermindert. Die Verminderung wird nach der in Anhang 5 Nummer 3 des Protokolls festgelegten Methode berechnet. Die so berechnete Verminderung der Ökopunkte wird über mehrere Jahre verteilt."

28 Schließlich wird in Artikel 2 Nr. 4 der angefochtenen Verordnung durch Änderung von Anhang D der Verordnung Nr. 3298/94 eine neue Verteilung der Ökopunkte unter den Mitgliedstaaten vorgenommen.

29 Gemäß Artikel 11 Absatz 4 des Protokolls legte die Kommission dem Rat am 21. Dezember 2000 den Bericht KOM(2000) 862 endg. über den Straßengütertransitverkehr durch Österreich vor. Dieser Bericht enthält einen Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates, der die Streichung von Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c und Anhang 5 Nr. 3 des Protokolls vorsieht.

30 Da die Kommission in ihrem Bericht nicht zu dem Schluss kommt, dass das Ziel einer Reduzierung der Umweltbelastungen um 60 % auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage erreicht worden ist, und da der Rat nicht die in Artikel 11 Absatz 4 Satz 3 des Protokolls angesprochenen Maßnahmen erlassen hat, wurde die Übergangszeit automatisch um einen letzten Dreijahreszeitraum vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2003 verlängert, in dem Artikel 11 Absatz 2 des Protokolls und insbesondere dessen Buchstabe c gilt.

Vorbringen der Parteien

Vorbemerkungen zum Antrag auf einstweilige Anordnung

31 Die Antragstellerin hält einen Antrag auf einstweilige Anordnung gemäß Artikel 243 EG für erforderlich. Sie ist der Auffassung, wenn ihrem Antrag auf

Aussetzung des Vollzugs der angefochtenen Verordnung stattgegeben würde, würde die Rechtsgrundlage für die Zuteilung der Ökopunkte durch die Kommission wegfallen, so dass den Mitgliedstaaten ohne die im vorliegenden Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ebenfalls beantragte einstweilige Anordnung keine Ökopunkte mehr zugeteilt werden könnten.

32 Zum Inhalt der einstweiligen Anordnung führt die Antragstellerin aus, da sich die Anordnung nicht mehr auf das Jahr 2000 beziehen könne, ersuche sie den Gerichtshof, der Kommission aufzugeben, für die Dauer des Verfahrens zur Hauptsache vorläufig eine höhere als die in der angefochtenen Verordnung vorgesehene Reduktion der Ökopunkte vorzunehmen und dabei auf eine verhältnismäßige Zuteilung an die Mitgliedstaaten zu achten. Die Reduktion aufgrund der Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten im Jahr 1999 könne neben der im Jahr 2000 bereits durchgeführten Kürzung von 30 % im Jahr 2001 vorgenommen werden.

33 Der Rat, die deutsche Regierung und die Kommission halten den Antrag auf einstweilige Anordnung für unzulässig. Zum einen richte sich die Klage nicht gegen einen Rechtsakt der Kommission, und diese werde von der Antragstellerin nicht verklagt. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass ihr Auftreten als Streithelferin dem Gerichtshof nicht gestatte, gegen sie eine Maßnahme zu treffen. Zum anderen könne sich der Gemeinschaftsrichter nach ständiger Rechtsprechung nicht an die Stelle der übrigen Gemeinschaftsorgane setzen. Im vorliegenden Fall müsste der Gerichtshof aber, wenn er die von der Antragstellerin verlangten Maßnahmen anordnen wollte, Bewertungen tatsächlicher und wirtschaftlicher Art vornehmen, die nicht in seine Zuständigkeit fielen.

34 Die deutsche Regierung trägt ferner vor, der Antrag auf einstweilige Anordnung sei unzulässig, da er die Anforderungen von Artikel 83 § 2 der Verfahrensordnung an die Bestimmtheit nicht erfülle und da eine einstweilige Anordnung,

mit der die Kommission verpflichtet würde, die in der angefochtenen Verordnung vorgesehene Ökopunktekontingentierung zu missachten, einer Vorwegnahme der Hauptsache gleichkäme.

35 Die Kommission wendet sich gegen die These der Antragstellerin, dass die Aussetzung des Vollzugs der angefochtenen Verordnung zum Wegfall der Rechtsgrundlage für die Zuteilung der Ökopunkte führen würde. Ihres Erachtens würde die Aussetzung des Vollzugs der angefochtenen Verordnung vielmehr ebenso wie deren Nichtigerklärung nur zum Wegfall der Rechtsgrundlage für die Verringerung der Ökopunkte führen, die sich aus der Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten im Jahr 1999 ergebe. Ohne diese Verordnung bliebe es für den Transitverkehr durch Österreich bei der Regelung im Protokoll.

Zur Notwendigkeit des vorläufigen Rechtsschutzes (fumus boni iuris)

36 Hierzu verweist die Antragstellerin auf die Rügen, die sie in ihrer Nichtigkeitsklage gegen die angefochtene Verordnung erhebt. Darin beruft sie sich auf sechs Klagegründe, von denen drei auch im Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz behandelt werden.

37 Mit ihrem ersten Klagegrund rügt die Antragstellerin eine Verletzung wesentlicher Formvorschriften im Rahmen des Erlasses der angefochtenen Verordnung. Namentlich sei die Entscheidung der Kommission, ihren ursprünglichen Verordnungsvorschlag zu ändern und sich dem von der Ratspräsidentschaft unterbreiteten Kompromiss anzuschließen, nicht vom Kollegium getroffen worden. Eine Ermächtigung des zuständigen Kommissionsmitglieds, gegebenenfalls einen Vorschlag der Kommission zu ändern und sich eine neue Formulierung zu Eigen zu machen, für die es im Rat eine qualifizierte Mehrheit gebe, verstoße gegen die

Geschäftsordnung der Kommission, die Ermächtigungen auf den Erlass eindeutig umschriebener Maßnahmen der Geschäftsordnung und der Verwaltung beschränke.

38 Mit ihrem zweiten Klagegrund macht die Antragstellerin geltend, im Rahmen des Verfahrens gemäß Artikel 16 des Protokolls sei die Kommission nicht befugt, ihren dem Rat unterbreiteten Vorschlag im Nachhinein wesentlich zu ändern.

39 Mit ihrem dritten Klagegrund rügt die Antragstellerin, die angefochtene Verordnung sei hinsichtlich der Berechnung des Ausmaßes der Verringerung der Ökopunkte, des Schlüssels zur Aufteilung der Verringerung auf die Mitgliedstaaten, der Erstreckung der fraglichen Verringerung auf vier Jahre sowie der Einführung einer allgemeinen Regel, nach der sich die Verringerung der Ökopunkte im Fall einer Überschreitung des Schwellenwerts nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls auf mehrere Jahre erstrecken solle, nicht ausreichend begründet.

40 Mit ihrem vierten Klagegrund erhebt die Antragstellerin den Vorwurf, dass die angefochtene Verordnung in mehrfacher Hinsicht gegen den EG-Vertrag und das Protokoll verstoße.

41 Erstens sei der Wortlaut der betreffenden Bestimmungen des Protokolls eindeutig und klar und lasse keinen Interpretationsspielraum offen. Nachdem 1999 der Schwellenwert nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls überschritten worden sei, habe die Verringerung der Ökopunkte für das Jahr 2000 anhand der Berechnungsmethode in Anhang 5 Nr. 3 des Protokolls ermittelt werden müssen. Artikel 1 der angefochtenen Verordnung sehe jedoch vor, die aus der Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten im Jahr 1999 folgende Verringerung der Ökopunkte nicht in vollem Umfang im Jahr 2000 vorzunehmen, sondern auf die Jahre 2000 bis 2003, die vier Jahre der gegenwärtigen Übergangsregelung, zu verteilen. Die formale Änderung des Protokolls, das zum Primärrecht gehöre, durch die angefochtene Verordnung, bei der es sich um einen Akt abgeleiteten Rechts handele, sei ohne ausdrückliche primärrechtliche Ermächtigung des Rates offensichtlich unzulässig.

42 Neben Artikel 1 der angefochtenen Verordnung führe auch deren Artikel 2 Nr. 1, durch den Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3298/94 geändert werde, zu einer Änderung der primärrechtlichen Vorgaben, da er generell vorsehe, dass eine außerordentliche Verringerung der Ökopunkte „über mehrere Jahre verteilt" werde. Die Umwandlung der Erstreckung einer Verringerung der Ökopunkte auf mehrere Jahre in eine allgemeine Regel für alle Anwendungsfälle von Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls finde im Protokoll keine Rechtsgrundlage und verstoße offenkundig gegen die dort getroffene Regelung.

43 Die vom Rat in den Begründungserwägungen der angefochtenen Verordnung vorgebrachte Rechtfertigung, dass die Anwendung der gesamten Verringerung der Ökopunkte allein auf das Jahr 2000 einen unverhältnismäßigen Effekt hätte und dass das Protokoll unter Berücksichtigung der im EG-Vertrag festgelegten grundlegenden Freiheiten durchgeführt werden müsse, sei inakzeptabel, da die Auslegungsmethode des Rates gegen den klaren Wortlaut des Protokolls verstoße. Außerdem wäre die in der angefochtenen Verordnung getroffene Regelung selbst dann, wenn diese Vorgehensweise grundsätzlich zulässig wäre, jedenfalls deshalb rechtswidrig, weil es offensichtlich möglich gewesen wäre, das Protokoll ohne Beeinträchtigung des Binnenmarkts durch den Erlass weniger einschneidender Maßnahmen wie z. B. einer Verteilung der Verringerung allein auf die Jahre 2000 und 2001 umzusetzen.

44 Zweitens sei die neue Verteilung der Ökopunkte auf die Mitgliedstaaten nicht mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar. Da im Protokoll Angaben zur Verteilungsmethode fehlten, müsse diese anhand allgemeiner Rechtsgrundsätze wie des Solidaritätsprinzips unter Ergänzung durch das Verursacher- und das Verhältnismäßigkeitsprinzip durchgeführt werden.

45 Schon die Tatsache, dass nach dem Wortlaut der angefochtenen Verordnung die Verringerung der Ökopunkte nur bei den Mitgliedstaaten vorgenommen werde, die zum erheblichen Anstieg des Transitverkehrs durch Österreich beigetragen hätten, stehe aber in grundsätzlichem Widerspruch zum Solidaritätsprinzip. Ferner sei das erste Kriterium, anhand dessen der Rat die „Hauptverursacher" dieses Anstiegs ermittelt habe — das Ausmaß, in dem die Mitgliedstaaten zur

Überschreitung des Schwellenwerts nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls beigetragen hätten —, mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit unvereinbar. Es erscheine nämlich unverhältnismäßig, dass ein Mitgliedstaat, der diesen Schwellenwert knapp überschritten habe, eine Verringerung seines Ökopunktekontingents hinnehmen müsse, während ein Mitgliedstaat, der knapp unter diesem Wert geblieben sei, völlig unbehelligt bleibe. Was schließlich das zweite Kriterium — die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im Jahr 1999 im Vergleich zu den Jahren 1995 bis 1997 — anbelange, so seien die Referenzjahre willkürlich herausgegriffen.

46 Der fünfte Klagegrund geht dahin, dass die in der angefochtenen Verordnung gewählte Methode zur Berechnung der Verringerung der Ökopunkte den allgemeinen Zielen des Protokolls widerspreche, somit gegen dieses verstoße und eine falsche Anwendung der in seinem Anhang 5 Nr. 3 festgelegten Berechnungsmethode darstelle. Diese Berechnungsmethode habe zu einer geringeren als der im Protokoll vorgesehenen Verringerung geführt. Die angefochtene Verordnung sei überdies mit einem schwerwiegenden Begründungsmangel behaftet, da sie keine konkreten Angaben zu der Berechnungsmethode enthalte, auf der die in Artikel 1 vorgesehene Verringerung der Ökopunkte beruhe.

47 Die Rechtswidrigkeit der angewandten Berechnungsmethode ergebe sich daraus, dass die Ökopunktestatistik für 1999 nicht nur die Transitfahrten durch Österreich umfasse, bei denen tatsächlich Ökopunkte abgebucht worden seien, sondern auch „Blacklist-Fahrten", d. h. „illegale" Transitfahrten, die ohne Entrichtung von Ökopunkten durchgeführt worden seien. In der Ökopunktestatistik für 1999 sei der NO_x-Wert dieser „illegalen" Transitfahrten durch Österreich im Rahmen des elektronischen Ökopunktesystems mit Null angegeben worden, da für diese Fahrten tatsächlich keine Ökopunkte entrichtet worden seien.

48 Im Rahmen der Anwendung der in Anhang 5 Nr. 3 des Protokolls vorgesehenen Formel zur Berechnung der Verringerung der Ökopunkte habe sich der Rat jedoch allein auf den tatsächlichen durchschnittlichen NO_x-Wert pro Lastkraftwagen gestützt, ohne die in der Statistik mit Null angesetzten „illegalen" Transitfahrten zu berücksichtigen. Der Rat hätte aber den durchschnittlichen NO_x-Wert pro Fahrt unter Einbeziehung der „illegalen" Transitfahrten zugrunde

legen müssen. Durch diese Nichtberücksichtigung der „illegalen" Transitfahrten werde die nützliche Wirkung des Protokolls — Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung — beseitigt oder zumindest stark beeinträchtigt.

49 Mit ihrem sechsten Klagegrund rügt die Antragstellerin das Fehlen einer Rechtsgrundlage für die angefochtene Verordnung, da weder Artikel 11 Absatz 2 noch Artikel 16 oder eine andere Bestimmung des Protokolls zu ihrem Erlass ermächtigten. Nach dem Prinzip der Einzelermächtigung dürften die Organe aber nur im Rahmen der ihnen übertragenen Befugnisse tätig werden.

50 Zum ersten Klagegrund führen der Rat und die deutsche Regierung aus, die Antragstellerin stütze sich auf einen bloßen Verdacht; die Kommission trägt vor, das zuständige Kommissionsmitglied habe sich im Hinblick auf die zu erwartende Entwicklung der Verhandlungen im Rat ermächtigen lassen, den Vorschlag zu ändern, falls eine Kompromissfassung die Unterstützung der qualifizierten Mehrheit des Rates finden sollte. Die deutsche Regierung weist überdies darauf hin, dass ein etwaiger Fehler der Kommission nicht zur Rechtswidrigkeit des Rechtsakts eines anderen Organs führen könne.

51 Zum zweiten Klagegrund vertreten der Rat und die Streithelferinnen die Ansicht, die Kommission könne ihren Vorschlag gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG jederzeit ändern.

52 Den Argumenten, auf die sich der dritte Klagegrund einer unzureichenden Begründung der angefochtenen Verordnung stützt, hält der Rat entgegen, diese Verordnung sei ausreichend begründet, denn nach der Rechtsprechung müssten im angefochtenen Rechtsakt nicht alle Berechnungsmethoden, Sätze und Beträge erläutert werden. Die Begründung sei anhand des Kontexts und sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet zu beurteilen.

53 Zu dem Teil des vierten Klagegrundes, mit dem eine Verletzung des Protokolls gerügt wird, die darin bestehen soll, dass in der angefochtenen Verordnung eine Verteilung der im Anschluss an die Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten im Jahr 1999 erfolgten Verringerung der Ökopunkte auf mehrere Jahre vorgesehen sei, führt der Rat aus, eine Anwendung der gesamten Verringerung der Ökopunkte allein auf das Jahr 2000 hätte — wie die Antragstellerin in ihrer Antragsschrift ausdrücklich anerkannt habe — den unverhältnismäßigen Effekt gehabt, den Transitverkehr durch Österreich zum Erliegen zu bringen. Das mit dem Ökopunktesystem verfolgte Ziel einer Reduzierung der Umweltbelastungen sei bereits weitgehend erreicht worden. Etwaige Lärmprobleme müssten — abgesehen davon, dass sie eigentlich nicht der Auslöser der Ökopunkteregelung seien — gegenüber den Erfordernissen des ordnungsgemäßen Funktionierens des Binnenmarkts in den Hintergrund treten. Überdies würde die von der Antragstellerin befürwortete Auslegung des Protokolls zu einer Schlechterstellung weniger umweltbelastender Lastkraftwagen führen.

54 Der Rat ist deshalb der Ansicht, bei der Anwendung des Protokolls sei zu berücksichtigen, dass mit ihm und der Beitrittsakte das Ziel einer vollständigen Integration der Republik Österreich in die im EG-Vertrag vorgesehene Regelung für den freien Warenverkehr und den Binnenmarkt verfolgt werde. Das Ökopunktesystem sei eine befristete Ausnahmeregelung, die spätestens 2003 auslaufe, und ab dem Ende dieser Übergangszeit finde gemäß Artikel 11 Absatz 5 des Protokolls der gemeinschaftliche Besitzstand „volle Anwendung". In Anbetracht dieser Vorgaben und der Ziele des Protokolls stelle die Erstreckung der Verringerung der Ökopunkte auf mehrere Jahre die einzige logische Auslegung des Protokolls dar.

55 Die deutsche Regierung trägt vor, aus Artikel 11 Absatz 3 Satz 2 des Protokolls, der das „reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts" und den „Schutz der Umwelt im Interesse der Gemeinschaft insgesamt" gleichwertig nebeneinander stelle, ergebe sich, dass die Kommission und der Rat nicht berechtigt seien, im Rahmen des Kürzungsmechanismus der Ökopunkte gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls Maßnahmen zu ergreifen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts stark beeinträchtigten. Im Übrigen verfüge der Gemeinschaftsgesetzgeber beim Erlass von Vorschriften zur Umsetzung des Kürzungsmechanismus über einen Ermessensspielraum, wie die Formulierung „geeignete Maßnahmen" in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls zeige. Wenn die Kommission oder der Rat nach dieser Vorschrift verpflichtet wäre, die

Berechnungsweise in Anhang 5 Nr. 3 des Protokolls ohne Rücksicht auf die Auswirkungen auf den Binnenmarkt umzusetzen, wäre die Bezugnahme auf „geeignete Maßnahmen" überflüssig.

56 Zu dem Teil des vierten Klagegrundes, der die Aufteilung der Verringerung der Ökopunkte auf die Mitgliedstaaten betrifft, führt die deutsche Regierung aus, nach Artikel 11 Absatz 6 des Protokolls stehe der Kommission bei der Verteilung der Ökopunkte ein weites Ermessen zu. Das Protokoll lasse nicht erkennen, ob das Solidaritäts- oder das Verursacherprinzip insoweit Vorrang haben solle, zumal das Verursacherprinzip nach Artikel 174 Absatz 2 Unterabsatz 1 Satz 2 EG zu den tragenden Grundsätzen des Umweltrechts der Gemeinschaft gehöre.

57 Zum Vorwurf der verspäteten Annahme der angefochtenen Verordnung stellt die Kommission fest, eine solche Verzögerung sei systemimmanent, da die Kommission und die Mitgliedstaaten auf die statistischen Informationen der Republik Österreich angewiesen seien. Die Informationen über das Jahr 1999 seien aber erst im März 2000 vorgelegt worden. Im Hinblick auf das in Artikel 16 des Protokolls vorgesehene Verfahren habe die angefochtene Verordnung nicht vor Sommer 2000 verabschiedet werden können, und ihr Erlass im September dieses Jahres sei normal und nicht verspätet.

58 Zum fünften Klagegrund, mit dem die Berechnungsmethode für die Verringerung der Ökopunkte wegen der Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten im Jahr 1999 gerügt wird, trägt die deutsche Regierung vor, anders als die Antragstellerin offenbar annehme, entspreche die Einbeziehung „illegaler" Transitfahrten in die Statistik nicht der Auffassung der Kommission. Die Existenz dieser „illegalen" Transitfahrten beruhe im Wesentlichen auf Verwaltungsversäumnissen der Republik Österreich. Die Antragstellerin habe verschwiegen, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten im Ökopunkteausschuss übereingekommen seien, die „illegalen" Transitfahrten nicht in die Berechnung der Ökopunkte einzubeziehen, und dass sie über die Definition der „Blacklist-Fahrten" keine Einigung erzielt hätten.

59 Zum gleichen Klagegrund führt die Kommission aus, die Republik Österreich habe fehlerhafte Statistiken vorgelegt, die nicht berücksichtigten, dass die nicht in das Ökopunktesystem einbezogenen „Blacklist-Fahrten" gleichwohl zur Umweltverschmutzung beitrügen. Die Republik Österreich hätte davon ausgehen müssen, dass die Aufdeckung ihres Fehlers bei der Erstellung der Statistiken zu Einwänden der übrigen Mitgliedstaaten und zu einer Verzögerung bei der Annahme der angefochtenen Verordnung führen würde.

Zur Dringlichkeit und zur Interessenabwägung

60 Die Antragstellerin ist der Ansicht, dass der Vollzug der angefochtenen Verordnung zu schweren und nicht wieder gutzumachenden Schäden für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung führen würde.

61 Unabhängig von der Reduzierung der NO_x-Emissionen verursache der Schwerverkehr Emissionen anderer Stoffe und erzeuge Lärm. Das System zur Begrenzung der Transitfahrten in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls habe gerade den Schutz der Bevölkerung vor überproportionaler Zunahme des Verkehrs und den damit verbundenen Belastungen durch Schadstoffe, Lärm, Staus und Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit zum Ziel.

62 Schädigungen des Waldes und der physischen und psychischen Gesundheit der Bevölkerung durch die Zunahme von Schadstoffen, Lärm, Schmutz und Staus seien nicht wieder gutzumachen und könnten durch finanzielle Ersatzleistungen nicht ausgeglichen werden. Eine spätere weiter gehende Verringerung des Transitverkehrs im Fall der Nichtigerklärung der angefochtenen Verordnung im Verfahren zur Hauptsache könne die bereits eingetretenen Schäden für die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung keineswegs ausgleichen oder gar wieder gutmachen.

63 Im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung sei zu berücksichtigen, dass bei Abweisung der Nichtigkeitsklage eine zuvor im Wege der einstweiligen Anordnung vorgeschriebene Kürzung der Fahrtkontingente durch nachträgliche zusätzliche Kontingente wieder ausgeglichen werden könnte, während im umgekehrten Fall die durch „illegale" Fahrten verursachten Gesundheits- und Umweltschäden keinesfalls ungeschehen gemacht werden könnten, wenn der Klage stattgegeben werde.

64 Der Rat trägt vor, hinsichtlich der Schäden, deren Eintritt durch die Aussetzung des Vollzugs verhindert werden solle, beschränke sich die Antragstellerin auf vage Behauptungen, die nicht auf Tatsachen beruhten. Sie gebe insbesondere nicht an, wie die Beibehaltung der in der angefochtenen Verordnung getroffenen Regelung zu einem Schaden führen könnte oder warum dieser Schaden auf die Verordnung zurückzuführen wäre. Die meisten Fahrzeuge, die die österreichischen Straßen benutzten, seien vom Ökopunktesystem nicht betroffen, und selbst wenn durch den Straßenverkehr ein Schaden für die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt entstehen würde, sei nicht feststellbar, in welchem Umfang er durch Lastkraftwagen verursacht werde, die dem Ökopunktesystem unterlägen.

65 Die Kommission macht geltend, seit 1991 habe sich die gesamte durch den Transitverkehr verursachte Umweltverschmutzung de facto um 55 % verringert, und die meisten der in Österreich im Verkehr befindlichen Lastkraftwagen unterlägen nicht der Ökopunkteregelung. Zudem bewirke die Anwendung des Schwellenwerts nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls zwar eine beschleunigte Verringerung der Umweltverschmutzung, aber auch wenn dieser Schwellenwert nicht erreicht werde, führe das System der Ökopunkte per se zu einer progressiven Verringerung der Umweltverschmutzung.

66 Auch die deutsche Regierung weist die Argumente der Antragstellerin zurück. Sie stellt fest, dass das Ökopunktesystem bisher den im Protokoll vorgesehenen Zweck einer kontinuierlichen Reduzierung der durchschnittlichen NO_x-Emissionen der Lastkraftwagen im Transit durch Österreich erfüllt habe. Hinsichtlich des Schadens für die Gesundheit der Bevölkerung habe die Antragstellerin nicht dargelegt, in welchen Landesteilen Österreichs, bei welchem Personenkreis und mit welchen Krankheitsbildern ein Schaden eintreten solle. Da die von der An-

tragstellerin befürchteten irreparablen Gesundheitsschäden selbst bei der höheren Schadstoffbelastung bis Ende 1999 oder auch im Jahr 2000 nicht eingetreten seien, sei es mehr als unwahrscheinlich, dass es in den Folgejahren 2001 bis 2003, in denen das Ökopunktekontingent erheblich geringer sei als in den Vorjahren, zu solchen Schäden kommen werde. Der Nachweis des Schadens sei im vorliegenden Fall namentlich deswegen erforderlich, weil die Antragstellerin unter Berufung auf den Gesundheitsschutz Beschränkungen des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs rechtfertigen wolle.

67 Aus dem Antrag gehe nicht hervor, in welcher Weise die von den angeblichen Gesundheitsschäden betroffene österreichische Bevölkerung durch den Vollzug der angefochtenen Verordnung stärker belastet wäre als die Bürger anderer Mitgliedstaaten, die in unmittelbarer Nähe stark befahrener Autostraßen wohnten. Der Verkehr auf den Transitstrecken könne kaum merklich zu einer erheblichen Belastung der Volksgesundheit beigetragen haben. Die Brennerstrecke gehöre zu den am wenigsten durch Lkw-Verkehr belasteten österreichischen Autobahnen.

68 Zu den Umweltschäden führt die deutsche Regierung aus, die Antragstellerin habe nicht erläutert, in welchen Landesteilen diese Schäden gegebenenfalls zu erwarten seien und welche Pflanzen- oder Tierarten im Einzelnen Leidtragende des Lkw-Transits sein sollten. In Bezug auf die angeblich nachhaltige Schädigung des Waldes gebe die Antragstellerin nicht an, ob hierfür ein nachweisbarer Kausalzusammenhang bestehe und ob die angeblichen Schäden im Hinblick auf die regenerativen Kräfte des Waldes tatsächlich irreparabel seien. Hinsichtlich des Lärms habe die Antragstellerin nicht dargetan, an welchen Autobahnabschnitten gegebenenfalls eine Lärmbelastung eintrete, die über dem sonst in Österreich zulässigen Lärmniveau liege. Im Übrigen ergebe sich aus dem Protokoll nicht, dass der dort vorgesehene Regelungsmechanismus auch dem Lärmschutz dienen solle.

69 Zur Interessenabwägung erwidert der Rat, das Interesse an einer weiteren Anwendung der angefochtenen Verordnung überwiege jedenfalls das Interesse an der Aussetzung ihres Vollzugs. Falls der Gerichtshof die Gültigkeit der Verordnung

bestätige, wäre der durch die beantragte vorläufige Maßnahme verursachte Schaden für die am Transit gehinderten Unternehmen nicht wieder gutzumachen. Der Vorschlag Österreichs, die Ökopunkte als Ausgleich zu einem späteren Zeitpunkt aufzustocken, sei absurd und stehe im Widerspruch zum Protokoll.

70 Die deutsche Regierung weist darauf hin, dass die Forderung der Antragstellerin, die restliche auf die Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten im Jahr 1999 zurückzuführende Kürzung allein im Jahr 2001 vorzunehmen, zu einer massiven Störung des Binnenmarkts führen würde. Eine nach dem Verordnungsvorschlag KOM(2000) 395 endg. der Kommission berechnete Kürzung hätte für Deutschland eine Reduzierung der Fahrtenzahl um etwa 80 000 zur Folge, was zu einer Verlagerung von Warenströmen im Wert von 4 Milliarden DM führen würde. Hinzu kämen die Schäden, die zahlreiche mittelständische deutsche Transportunternehmen erleiden würden, und die Schäden für alle anderen von der Kürzung betroffenen Mitgliedstaaten. Die drohenden Einbußen für die Gemeinschaft lägen etwa drei- bis sechsmal so hoch wie die Schäden, die in Deutschland nach den oben genannten Berechnungen entstehen würden.

Würdigung

71 Nach den Artikeln 242 EG und 243 EG kann der Gerichtshof, wenn er dies den Umständen nach für nötig hält, die Durchführung der angefochtenen Handlung aussetzen oder in den bei ihm anhängigen Sachen die erforderlichen einstweiligen Anordnungen treffen.

72 Nach Artikel 83 § 2 der Verfahrensordnung müssen die auf die Artikel 242 EG oder 243 EG gestützten Anträge den Streitgegenstand bezeichnen und die Umstände anführen, aus denen sich die Dringlichkeit ergibt; ferner ist die Notwendigkeit der beantragten Anordnung in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht glaubhaft zu machen.

73 Nach ständiger Rechtsprechung kann der Gerichtshof im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes die Aussetzung des Vollzugs anordnen und sonstige einstweilige Anordnungen treffen, wenn die Notwendigkeit der Anordnungen in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht glaubhaft gemacht ist (fumus boni iuris) und wenn feststeht, dass sie in dem Sinne dringlich sind, dass sie zur Verhinderung eines schweren und nicht wieder gutzumachenden Schadens für die Interessen des Antragstellers bereits vor der Entscheidung zur Hauptsache erlassen werden und ihre Wirkungen entfalten müssen. Der Gerichtshof nimmt gegebenenfalls auch eine Abwägung der bestehenden Interessen vor (vgl. z. B. Beschluss vom 25. Juli 2000 in der Rechtssache C-377/98 R, Niederlande/ Parlament und Rat, Slg. 2000, I-6229, Randnr. 41).

74 Zunächst ist zu prüfen, ob die Antragstellerin mit den Einwänden, die sie gegen die angefochtene Verordnung erhebt, die Notwendigkeit der Aussetzung des Vollzugs und der beantragten einstweiligen Anordnung glaubhaft macht.

75 Dabei bedarf der sechste Klagegrund, der im Wesentlichen eine Folgerung aus dem vierten und dem fünften Klagegrund darstellt, keiner gesonderten Prüfung.

76 Zum ersten Klagegrund einer fehlenden Entscheidung des Kommissionskollegiums über die Änderung des Verordnungsvorschlags hat die Kommission ausgeführt, das zuständige Kommissionsmitglied habe sich ermächtigen lassen, diesen Vorschlag zu ändern, falls — wie geschehen — eine Kompromissfassung die Unterstützung der qualifizierten Mehrheit des Rates finden sollte.

77 Nach Artikel 13 der Geschäftsordnung der Kommission in ihrer maßgeblichen Fassung kann die Kommission „eines oder mehrere ihrer Mitglieder ermächtigen, in ihrem Namen und unter ihrer Kontrolle eindeutig umschriebene Maßnahmen der Geschäftsordnung und der Verwaltung zu treffen", und sie kann auch „eines oder mehrere ihrer Mitglieder beauftragen, im Einvernehmen mit dem Präsidenten den Wortlaut ... eines den übrigen Organen vorzulegenden Vorschlags, dessen wesentlichen Inhalt sie bereits in ihren Beratungen festgelegt hat, endgültig anzunehmen".

78 Im vorliegenden Fall betraf die Änderung des Verordnungsvorschlags hauptsächlich einen zwar wichtigen, aber technischen Aspekt der Anwendung der Berechnungsmethode, über den die Mitgliedstaaten unterschiedlicher Ansicht waren. Überdies hat die Kommission unwidersprochen vorgetragen, dass die Änderung ihres Vorschlags auf Erläuterungen zur Auslegung der Statistik zurückgegangen sei, die die Antragstellerin erst nach Vorlage des ursprünglichen Verordnungsvorschlags gegeben habe. Damit kann der These der Antragstellerin, dass das Kollegialprinzip nicht beachtet worden sei, nicht vorbehaltlos zugestimmt werden.

79 Was den zweiten Klagegrund angeht, die Kommission könne den Verordnungsvorschlag, den sie dem Rat im Rahmen des in Artikel 16 des Protokolls vorgesehenen Verfahrens unterbreitet habe, nicht nachträglich ändern, so hat der Gerichtshof im Zusammenhang mit einem „Regelungsausschussverfahren" der vorliegenden Art bereits entschieden, dass die Kommission über einen gewissen Ermessensspielraum zur Änderung ihres dem Rat unterbreiteten Vorschlags der zu treffenden Maßnahmen verfügt (vgl. dazu Urteile vom 20. November 1997 in der Rechtssache C-244/95, Moskof, Slg. 1997, I-6441, Randnr. 39, vom 18. November 1999 in der Rechtssache C-151/98 P, Pharos/Kommission, Slg. 1999, I-8157, Randnr. 23, und vom 4. Juli 2000 in der Rechtssache C-352/98 P, Bergaderm und Goupil/Kommission, Slg. 2000, I-5291, Randnr. 65).

80 Wie in Randnummer 78 ausgeführt, betrafen die Änderungen im vorliegenden Fall die Auslegung der Statistik und die Berechnungsmethode. Daher lässt sich dem Vortrag der Antragstellerin bei erster Prüfung nicht entnehmen, dass die Kommission das ihr zustehende Ermessen überschritten hätte.

81 Zum dritten Klagegrund einer unzureichenden Begründung ist festzustellen, dass die angefochtene Verordnung nach Anhörung des Ökopunkteausschusses erlassen wurde, in dem die Antragstellerin vertreten war, und dass sich die Begründung eines Rechtsakts von allgemeiner Geltung nicht auf jede Einzelheit der darin getroffenen Regelungen zu erstrecken braucht. Im Übrigen erscheinen die Begründungserwägungen der angefochtenen Verordnung bei einer ersten Betrachtung ausreichend, um deren Ziel und Gründe erkennen zu lassen.

82 Zum vierten Klagegrund einer Verletzung des Protokolls ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes bei der Beurteilung des fumus boni iuris nicht abschließend über die Auslegung des Protokolls zu entscheiden hat.

83 Mit diesem Vorbehalt ist anzuerkennen, dass das Vorbringen der Antragstellerin im ersten Teil dieses Klagegrundes, die wegen der Überschreitung des Schwellenwerts nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls im Jahr 1999 zu treffenden Maßnahmen hätten nur für das folgende Jahr, also für das Jahr 2000, gelten dürfen, von einigem Gewicht ist. Das Gleiche gilt für die Rüge der Rechtswidrigkeit von Artikel 2 Nr. 1 der angefochtenen Verordnung, der Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3298/94 dahin gehend ändert, dass eine aus der Anwendung von Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls folgende Verringerung der Ökopunkte künftig generell auf mehrere Jahre zu erstrecken ist.

84 Aus Anhang 5 Nr. 3 des Protokolls geht nämlich hervor, dass die „geeigneten Maßnahmen", die nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls bei Überschreitung des dort genannten Schwellenwerts getroffen werden müssen, in dem auf die Feststellung der Überschreitung folgenden Jahr anzuwenden sind.

85 Die Protokolle und Anhänge einer Beitrittsakte sind primärrechtliche Bestimmungen, die, soweit in der Beitrittsakte nicht etwas anderes vorgesehen ist, nur nach den für die Revision der ursprünglichen Verträge vorgesehenen Verfahren ausgesetzt, geändert oder aufgehoben werden können (vgl. dazu Urteil vom 28. April 1988 in den Rechtssachen 31/86 und 35/86, LAISA/Rat, Slg. 1988, 2285, Randnr. 12).

86 Gleichwohl ist zu prüfen, ob — wie der Rat und die Streithelferinnen geltend machen — Kontext und Zweck des Ökopunktesystems zu einer anderen Auslegung des Protokolls und insbesondere von dessen Anhang 5 führen müssen.

87 Das mit dem Abkommen von 1992 eingeführte und in das Protokoll übernommene Ökopunktesystem soll im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1992 und dem 31. Dezember 1993 eine Reduktion der NO_x-Gesamtemission von Lastkraftwagen im Transit durch Österreich um 60 % bewirken.

88 Dieses in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a des Protokolls genannte Ziel war bereits in Artikel 15 Absatz 3 des Abkommens von 1992 festgelegt worden. Aus Artikel 15 Absätze 1 und 2 dieses Abkommens ergibt sich, dass damit „die von Lastkraftwagen im Transitverkehr durch Österreich erzeugten Abgase und der Lärm verringert werden sollen", um „den unerlässlichen Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten". Aus Artikel 15 Absatz 2 des Abkommens von 1992 geht ferner hervor, dass zum Zeitpunkt der Einführung des Ökopunktesystems die Verringerung der Abgase und des Lärms als durch die Reduzierung der NO_x-Emissionen repräsentiert angesehen wurde.

89 Eine erste Prüfung von Artikel 11 Absatz 4 des Protokolls zeigt, dass das Ziel einer Reduktion der NO_x-Emissionen um 60 % von wesentlicher Bedeutung ist. Nach dieser Vorschrift sollten die Bestimmungen von Artikel 11 Absatz 2 des Protokolls am 1. Januar 2001 auslaufen, wenn die Kommission anhand der in Absatz 4 vorgesehenen wissenschaftlichen Studie zu der Frage, inwieweit das genannte Ziel erreicht worden ist, zu dem Schluss kommt, dass dieses Ziel auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage erreicht worden ist — was nicht der Fall war —; kommt die Kommission dagegen zu dem Schluss, dass das Ziel einer Reduktion der NO_x-Emissionen um 60 % nicht auf einer dauerhaften und umweltgerechten Grundlage erreicht worden ist — wie es der Fall war —, so kann der Rat gemäß Artikel 75 EG-Vertrag (nach Änderung jetzt Artikel 71 EG) Maßnahmen erlassen, die einen gleichwertigen Schutz der Umwelt, „insbesondere eine Reduzierung der Umweltbelastungen um 60 v. H.", gewährleisten.

90 Die wesentliche Bedeutung des Zieles einer Reduktion der NO_x-Emissionen für das Ökopunktesystem erscheint jedoch bei erster Prüfung nicht geeignet, die Auslegung von Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c in Verbindung mit Anhang 5 Nr. 3 des Protokolls, die sich aus dem Wortlaut dieser Bestimmungen ergibt, zu ändern. Die dort vorgesehene Verringerung der Ökopunkte tritt nämlich bei Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten nach Artikel 11 Absatz 2

Buchstabe c des Protokolls und nicht bei Überschreitung eines Schwellenwerts von Ökopunkten oder NO_x-Emissionen ein. Dabei wurden sowohl der Schwellenwert für Transitfahrten als auch die bei dessen Überschreitung anzuwendende Regelung ohne wesentliche Änderungen aus Artikel 15 Absatz 5 Nr. 2 und Anhang IX Nr. 4 des Abkommens von 1992 übernommen.

91 Da Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c und Anhang 5 Nr. 3 des Protokolls auf einen Schwellenwert für Transitfahrten abstellen, wird mit ihnen offenbar nicht nur die Reduktion der NO_x-Emissionen angestrebt — die im Übrigen durch eine Verringerung der Ökopunkte nur begünstigt werden kann —, sondern daneben auch eine Begrenzung der Zahl von Transitfahrten, deren Zunahme als zu vermeidende Störung angesehen wird.

92 Schließlich kann der Widerspruch, der somit zwischen den genannten Bestimmungen des Protokolls und der angefochtenen Verordnung zu bestehen scheint, auf den ersten Blick nicht mit den Erfordernissen der Integration der Republik Österreich in den Binnenmarkt gerechtfertigt werden.

93 Die fraglichen Bestimmungen des Protokolls enthalten nämlich gerade eine Übergangsregelung, die im erforderlichen Umfang von den Regeln für das Funktionieren des Binnenmarkts abweicht. Zwar ist jede Bestimmung einer Beitrittsakte, die von den Vorschriften des EG-Vertrags über den freien Warenverkehr abweicht, eng auszulegen (vgl. Urteil vom 3. Dezember 1998 in der Rechtssache C-233/97, KappAhl, Slg. 1998, I-8069, Randnr. 18), um eine einfachere Verwirklichung der Ziele des EG-Vertrags und eine vollständige Anwendung seiner Vorschriften zu fördern (Urteil vom 25. Februar 1988 in den Rechtssachen 194/85 und 241/85, Kommission/Griechenland, Slg. 1988, 1037, Randnr. 20). Daraus folgt jedoch nicht, dass die Bestimmungen gegen ihren klaren Wortlaut ausgelegt werden könnten.

94 Zu dem Teil dieses Klagegrundes, der die Aufteilung der Verringerung der Ökopunkte auf die Mitgliedstaaten betrifft, ist dagegen im Hinblick darauf, dass das Protokoll keine näheren Angaben zur anzuwendenden Methode enthält,

vorbehaltlich der Beurteilung im Verfahren zur Hauptsache festzustellen, dass die Organe insoweit auf den ersten Blick über einen gewissen Spielraum verfügen, der nur beschränkt gerichtlich überprüfbar ist.

95 Die Antragstellerin hat mit ihrem Vorbringen bei erster Prüfung nicht dartun können, dass der Rat bei seiner Entscheidung, die Verringerung der Ökopunkte bei den Staaten vorzunehmen, die zur Überschreitung des Schwellenwerts nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls beigetragen haben, sein Ermessen überschritten hätte. Die angefochtene Verordnung scheint insbesondere auf einer Methode zu beruhen, die — vorbehaltlich der späteren Beurteilung ihrer Gültigkeit — weder offensichtlich willkürlich noch auf den ersten Blick sachwidrig ist.

96 Der fünfte Klagegrund betrifft die in der angefochtenen Verordnung gewählte Methode zur Berechnung der Verringerung der Ökopunkte. Zum einen beruhte der ursprüngliche Verordnungsvorschlag der Kommission nach deren Angaben insoweit auf der Prämisse, dass die Lastkraftwagen, deren NO_x-Emissionswert in der Ökopunktestatistik für 1999 mit Null angegeben worden war, nicht zur Umweltverschmutzung beigetragen hätten. Später habe sich aber herausgestellt, dass es sich tatsächlich um „illegale" Transitfahrten gehandelt habe, für die die betreffenden Lastkraftwagen Ökopunkte hätten entrichten müssen.

97 Zum anderen hat die Antragstellerin selbst eingeräumt, dass mit Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls der Möglichkeit Rechnung getragen werden soll, aufgrund des technischen Fortschritts bei der Entwicklung saubererer Motoren über die Vorausschätzungen hinauszugehen, auf deren Grundlage in Anhang 4 des Protokolls die jährlichen Stufen der Verringerung der NO_x-Emissionen festgelegt wurden, so dass es auf den ersten Blick weder willkürlich noch sachwidrig erscheint, die Statistik über „Blacklist-Fahrten", die die durch diese Fahrten tatsächlich verursachte Umweltbelastung nicht widerspiegelte, nicht für die Berechnung heranzuziehen, die zur Anpassung der Zahl der Ökopunkte an den bei der Entwicklung weniger umweltbelastender Motoren erzielten technischen Fortschritt erforderlich ist.

98 Damit kann der These der Antragstellerin, dass die zur Berechnung der Verringerung der Ökopunkte benutzte Methode gegen das Protokoll verstoße, in Anbetracht der in Fällen der vorliegenden Art, in denen die Organe auf den ersten Blick über ein gewisses Ermessen verfügen, eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle nicht vorbehaltlos zugestimmt werden.

99 Aus alledem folgt, dass die meisten Einwände, die die Antragstellerin gegen die angefochtene Verordnung erhebt, bei erster Prüfung den vom Rat, der Bundesrepublik Deutschland und der Kommission vorgetragenen Rechtfertigungsgründen und Erläuterungen nicht standhalten.

100 Dagegen begründet es ganz erhebliche Zweifel an der Vereinbarkeit der Artikel 1 und 2 Nr. 1 der angefochtenen Verordnung mit dem Protokoll und damit an ihrer Rechtmäßigkeit, die in diesem Stadium des Verfahrens durch die Stellungnahmen der übrigen Verfahrensbeteiligten nicht ausgeräumt werden konnten, dass die Verringerung der Ökopunkte im Anschluss an die Überschreitung des Schwellenwerts nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls im Jahr 1999 auf vier Jahre erstreckt wird und eine solche Erstreckung auf mehrere Jahre für alle künftigen Fälle die allgemeine Regel sein soll.

101 Damit ist zu prüfen, ob der Antrag dringlich ist.

102 Hierbei ist zunächst festzustellen, dass die Antragstellerin die Schäden für den Wald und für die physische und psychische Gesundheit der Bevölkerung, die sich aus der Durchführung der angefochtenen Verordnung ergeben sollen, sehr allgemein schildert.

103 Gleichwohl ist als erwiesen anzusehen, dass die Durchführung der angefochtenen Verordnung zu einer Zunahme der Transitfahrten durch Österreich und der damit verbundenen Störungen führt.

104 Es ist unstreitig, dass der in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls ausdrücklich vorgesehene Schwellenwert für Transitfahrten 1999 überschritten wurde. Die daraus folgende Verringerung der Ökopunkte, die — wie die Erörterung der einschlägigen Bestimmungen des Protokolls in den Randnummern 83 bis 93 ergeben hat — auf den ersten Blick in vollem Umfang im Jahr 2000 hätte vorgenommen werden müssen, wurde auf mehrere Jahre bis 2003 erstreckt. Die vorläufigen Daten, die die Kommission auf Ersuchen des Gerichtshofes im Rahmen des vorliegenden Verfahrens geliefert hat, zeigen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit, dass der Schwellenwert im Jahr 2000 erneut überschritten wurde.

105 Das Protokoll, insbesondere Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c sowie Anhang 5 Nr. 3, geht — wie auch das Abkommen von 1992 — stillschweigend, aber offenkundig davon aus, dass sich aus der bloßen Zunahme der Fahrten ein Schaden ergibt.

106 Ein solcher Schaden kann auch nicht wieder gutgemacht werden, da Störungen, die sich aus der Stärke des Verkehrs ergeben, ihrem Wesen nach rückwirkend nicht ungeschehen gemacht werden können. Der angemessene Schadensersatz für solche Störungen wäre äußerst schwierig, wenn nicht unmöglich.

107 Überdies werden sowohl Artikel 11 Absatz 2 des Protokolls als auch die angefochtene Verordnung am Ende der in Artikel 11 des Protokolls vorgesehenen Übergangszeit außer Kraft treten.

108 Folglich ist nicht auszuschließen, dass die Bestimmungen der angefochtenen Verordnung bereits fast alle ihre Wirkungen entfaltet haben, wenn das Urteil zur Hauptsache ergeht.

109 Auch die positive Wirkung, die die im Protokoll bei Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten vorgesehene Verringerung der Ökopunkte auf die — sowohl mit dem Protokoll als auch mit dem Abkommen von 1992 angestrebte — Förderung alternativer Verkehrsmittel haben könnte, beschränkt sich auf die Übergangszeit.

110 Schließlich ist die Dringlichkeit, auf die sich die Antragstellerin somit berufen kann, vom Gerichtshof besonders zu berücksichtigen, weil — wie aus den Randnummern 83 bis 93 hervorgeht — dem Klagegrund der Verletzung des Protokolls besonderes Gewicht beizumessen ist.

111 Somit erscheint es geboten, der Antragstellerin angemessenen vorläufigen Rechtsschutz zu gewähren, um den Eintritt des Schadens zu verhindern, der sich aus der Anwendung von Bestimmungen ergeben würde, an deren Rechtmäßigkeit ganz erhebliche Zweifel bestehen. Der allgemeine Grundsatz, dass Anspruch auf umfassenden, effektiven gerichtlichen Rechtsschutz besteht, verlangt nämlich, dass den Betroffenen vorläufiger Schutz gewährt werden kann, wenn er für die volle Wirksamkeit der künftigen Endentscheidung erforderlich ist; sonst wäre der vom Gerichtshof gewährte Rechtsschutz lückenhaft (vgl. u. a. Verfügung vom 12. Dezember 1968 in der Rechtssache 27/68 R, Renckens/Kommission, Slg. 1969, 274, 276, Urteile vom 19. Juni 1990 in der Rechtssache C-213/89, Factortame u. a., Slg. 1990, I-2433, Randnr. 21, und vom 21. Februar 1991 in den Rechtssachen C-143/88 und C-92/89, Zuckerfabrik Süderdithmarschen und Zuckerfabrik Soest, Slg. 1991, I-415, Randnrn. 16 bis 18, und Beschluss vom 3. Mai 1996 in der Rechtssache C-399/95 R, Deutschland/Kommission, Slg. 1996, I-2441, Randnr. 46).

112 Im vorliegenden Fall ist jedoch weder die Aussetzung des Vollzugs von Artikel 1 der angefochtenen Verordnung anzuordnen noch die von der Antragstellerin beantragte ergänzende einstweilige Anordnung zu erlassen.

113 Derartige Maßnahmen wären nämlich nicht geeignet, rückwirkend den Schaden zu beseitigen, der sich daraus ergibt, dass im Jahr 2000 die im Protokoll vorgesehene Verringerung der Ökopunkte nach der Überschreitung des Schwellenwerts für Transitfahrten im Jahr 1999 unterblieben ist; dieser Schaden ist bereits unumkehrbar eingetreten, und es ist nicht Sache des Gerichtshofes, im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes Maßnahmen zu seinem Ausgleich zu treffen.

114 Dagegen erscheint die Aussetzung des Vollzugs von Artikel 2 Nr. 1 der angefochtenen Verordnung angebracht, um den künftigen Schaden zu verhindern, der mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten würde, wenn nach einer erneuten Überschreitung des Schwellenwerts nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls — eine Überschreitung im Jahr 2000 ist so gut wie sicher — die entsprechende Verringerung der Ökopunkte und die daraus folgende Reduzierung des Verkehrs nicht in vollem Umfang in dem auf die Überschreitung folgenden Jahr vorgenommen würde.

115 Diese Bestimmung lässt sich auch von den anderen Bestimmungen der angefochtenen Verordnung trennen und kann daher ausgesetzt werden, ohne die Anwendung der Verordnung im Übrigen zu beeinträchtigen.

116 Diesem Ergebnis steht die Abwägung der Interessen, deren Schutz die Antragstellerin begehrt, mit den Schäden für den Binnenmarkt, die sich nach Ansicht des Rates und der Streithelferinnen aus einer Aussetzung des Vollzugs ergeben würden, nicht entgegen.

117 Bei der Ökopunkteregelung handelt es sich nämlich gerade um eine vorübergehende Abweichung von den normalen Regeln für das Funktionieren des Binnenmarkts. Die Gefahr der Störung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Binnenmarkts ist dem Wesen des im Protokoll vorgesehenen Systems der Verringerung der Ökopunkte somit immanent.

118 Außerdem haben der Rat und die Streithelferinnen nicht nachzuweisen vermocht, dass die angefochtene Verordnung die Gefahr solcher Störungen ausschalten könnte oder dass diese Störungen ein solches Ausmaß hätten, dass sie bei der Interessenabwägung den Ausschlag zu Lasten der Antragstellerin geben könnten.

119 Zunächst bewirkt die Erstreckung der Verringerung der Ökopunkte auf mehrere Jahre auf den ersten Blick nur einen Aufschub der Störungen des Binnenmarkts, die die unvermeidliche Konsequenz jeder Verringerung bleiben. Ferner erscheint die automatische Erstreckung der Verringerung auf mehrere Jahre kaum geeignet, eine erneute Überschreitung des Schwellenwerts nach Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe c des Protokolls in dem auf die Feststellung der Überschreitung folgenden Jahr zu verhindern; dies hätte in den letzten Jahren der Übergangszeit zur Folge, dass zu den bereits auf diese Jahre erstreckten Verringerungen, die sich aus den in den Vorjahren festgestellten Überschreitungen ergäben, neue Verringerungen hinzukämen.

120 Hinsichtlich des Ausmaßes der geltend gemachten Störungen ist unstreitig, dass es Alternativen für den Transport der betreffenden Waren gibt. Überdies gehören die Entwicklung und die Förderung von Alternativen für den Warentransport zu den Hauptzielen des Protokolls. Der Rat vertritt im Übrigen in der neunten Begründungserwägung der angefochtenen Verordnung die Ansicht, dass eine intensivere Nutzung der Schienenfracht im kombinierten Güterverkehr „vordringlich gefördert werden" müsse, da sie helfen könne, den Druck auf die Anzahl der verfügbaren Ökopunkte abzuschwächen, und umweltfreundlicher als Straßenfracht sei.

121 Nach alledem ist die Aussetzung des Vollzugs von Artikel 2 Nr. 1 der angefochtenen Verordnung anzuordnen und der Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz im Übrigen zurückzuweisen.

Aus diesen Gründen

hat

DER PRÄSIDENT DES GERICHTSHOFES

beschlossen:

1. **Der Vollzug von Artikel 2 Nr. 1 der Verordnung (EG) Nr. 2012/2000 des Rates vom 21. September 2000 zur Änderung des Anhangs 4 des Protokolls Nr. 9 zur Beitrittsakte von 1994 und der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 über ein System von Ökopunkten für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich wird bis zum Erlass des Urteils zur Hauptsache ausgesetzt.**

2. **Im Übrigen wird der Antrag zurückgewiesen.**

3. **Die Kostenentscheidung bleibt vorbehalten.**

Luxemburg, den 23. Februar 2001

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident

G. C. Rodríguez Iglesias