



VERWALTUNGSGERICHT WIEN

1190 Wien, Muthgasse 62
Telefon: (+43 1) 4000 DW 38620
Telefax: (+43 1) 4000 99 38620
E-Mail: post@vgw.wien.gv.at

GZ: VGW-101/V/053/13939/2024-10
A. AS

Wien, 21.08.2025

Geschäftsabteilung: VGW-D

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seinen Richter Mag. Kasper-Neumann über die Beschwerde der A. AS, vertreten durch Rechtsanwälte GmbH, gegen den Bescheid des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, vom 15.07.2022, Zl. ..., betreffend eine Angelegenheit nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), dem Kraftfahrgesetz (KFG) und der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung (KDV), nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 19.02.2025 und Verkündung

zu Recht erkannt:

I. Gemäß § 28 Abs. 1 VwGGV wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen und der angefochtene Bescheid bestätigt.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

1. Im gegebenen Fall stellt sich der maßgebliche Verfahrensgang wie folgt dar:

Mit Schreiben vom 16.08.2021 beantragte die beschwerdeführende Partei durch ihre Rechtsvertretung die auf Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2019/515 gestützte Feststellung, dass die von der Antragstellerin (und nunmehrigen beschwerdeführenden Partei) vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen (Autosock) in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden, und dass die berechtigten Allgemeininteressen, die von den österreichischen technischen Vorschriften erfasst werden, unter Berücksichtigung der Merkmale der von der Antragstellerin (und nunmehrigen beschwerdeführenden Partei) vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen angemessen geschützt sind.

Begründet wurde der Antrag damit, dass die von der nunmehrigen beschwerdeführenden Partei unter der Bezeichnung „Autosock“ entwickelten Gleitschutzvorrichtungen aus textilen Materialien für Personenkraftwagen und Kleintransporter (Fahrzeugklassen M1, N1, O1, O2) in einigen Ländern der Europäischen Union, wie etwa Tschechien und Frankreich, vertrieben werden und seit mehreren Jahren dort als Schneekettenäquivalent für die Verwendung auf schneebedeckten Straßen zugelassen seien. Diese Gleitschutzvorrichtungen seien von einer akkreditierten Stelle nach EN 16662-1:2020 in Anlehnung an die ÖNORM V 5117:2007 sowie ÖNORM V 5121 geprüft und zertifiziert. Nach Auskunft des BMK würden jedoch nach den nationalen Rechtsvorschriften (§ 102 Abs. 8a und 9 iVm § 7 Abs. 2 KFG und § 52 Z 22 StVO) nur Gleitschutzvorrichtungen aus Metall gemäß ÖNORM EN 1662-1:2020 in Betracht kommen. Durch diese nationalen technischen Vorschriften komme es daher zu einer indirekten Beschränkung des Marktzuganges, indem die Materialbeschaffenheit als Bedingung auferlegt werde, damit diese Waren am österreichischen Markt als Schneeketten bereitgestellt werden dürften.

Mit weiterem Schreiben vom 21.04.2022 erhob die beschwerdeführende Partei durch ihre Rechtsvertretung Säumnisbeschwerde, weil über den ursprünglichen

Antrag vom 16.08.2021 nicht entschieden wurde und die zuständige Behörde auch sonst keine Reaktion gezeigt habe.

Das (vormalige) Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie richtete sodann an die beschwerdeführende Partei mit Bescheid vom 15.06.2022 folgenden Spruch:

„I. Der Antrag auf Vornahme einer Bewertung gem. Art. 5 VO (EU) 2019/515 und Feststellung, dass die von der Antragstellerin vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen (Autosock) in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden und in weiterer Folge als Schneekettenäquivalent anzuerkennen sind, wird abgewiesen.

II. Bezugnehmend auf den Antrag auf Feststellung, dass die berechtigten Allgemeininteressen, die von den österreichischen technischen Vorschriften erfasst werden, unter Berücksichtigung der Merkmale der von der Antragstellerin vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen angemessen geschützt sind, stellt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Folgendes fest:

Die von der Antragstellerin vertriebene Gleitschutzvorrichtung Autosock, die gem. Zertifikat Nummer 288-20613, ausgestellt von der Konformitätsbewertungsstelle 0288 B. ZT GmbH, der EN 16662-1:2020 entspricht, erfüllt die an Gleitschutzvorrichtungen gem. § 7 Abs. 2 KFG 1967 gestellten Anforderungen und kann als Gleitschutzvorrichtung gem. § 7 Abs. 2 KFG 1967 verwendet werden. Gemäß den geltenden kraftfahrrechtlichen Bestimmungen kann die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden. Es bestehen keine kraftfahrrechtlichen technischen Vorschriften, die die Bereitstellung der gegenständlichen Gleitschutzvorrichtung auf dem Markt verbieten oder deren Erfüllung tatsächlich oder rechtlich verbindlich vorgeschrieben wird, wenn diese auf dem Markt bereitgestellt wird. Die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung entspricht jedoch nicht den Vorschriften für Schneeketten im Sinne des Kraftfahrgesetzes 1967, der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 und ihre Verwendung ist daher in den Fällen des § 102 Abs. 8a und 9, § 103 Abs. 1 Z 2 lit. e KFG 1967 sowie § 52 Z 22 StVO 1960 nicht ausreichend. Die berechtigten Allgemeininteressen der Verkehrssicherheit sind durch die Vorschriften zur Verpflichtung zur Verwendung und Mitführung von Schneeketten, die das Inverkehrbringen und die Bereitstellung auf dem Markt der gegenständlichen Gleitschutzvorrichtungen nicht beschränken, angemessen geschützt.

III. Das Verfahren über die von der Antragstellerin A. AS, C. Box ..., D., vertreten durch Rechtsanwälte GmbH, Wien, E.-gasse, eingebrachte Säumnisbeschwerde vom 21.04.2022 wird eingestellt.“

Mit Schriftsatz vom 04.08.2022 zog die beschwerdeführende Partei diesen Bescheid durch ihre rechtsfreundliche Vertretung frist- und formgerecht in Beschwerde.

Die belangte Behörde legte die Beschwerde samt Verwaltungsakt dem Verwaltungsgericht Wien am 29.09.2022 vor.

Mit verfahrensrechtlichen Beschluss des Verwaltungsgerichts Wien vom 08.11.2022, GZ VGW-101/053/12045/2022, wurde die vorgelegte Beschwerde gemäß § 17 VwGVG iVm § 6 AVG an das Bundesverwaltungsgericht wegen Unzuständigkeit weitergeleitet.

Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 01.02.2023, Zl. ..., wurde die Beschwerde – ebenso wegen Unzuständigkeit – als unzulässig zurückgewiesen. Der gegen diesen Beschluss erhobenen Revision der beschwerdeführenden Partei wurde mit Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 14.03.2024, Ra 2023/11/0041, nicht stattgegeben und die Revision als unbegründet abgewiesen. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes erging die behördliche Entscheidung in Vollziehung der der Verordnung (EU) 2019/515 nicht in einer Rechtssache in einer Angelegenheit des „Waren- und Viehverkehrs mit dem Ausland“ (Art. 10 Abs. 1 Z 2 B-VG), sondern in einer Angelegenheit des „Kraftfahrwesens“ (Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG). Angelegenheiten des „Kraftfahrwesens“ sind nicht in Art. 102 Abs. 2 B-VG genannt. Ihre Besorgung unmittelbar durch Bundesbehörden sei auch nicht aufgrund anderer bundesverfassungsrechtlicher Bestimmung gestattet. Somit liege im Revisionsfall keine Angelegenheit vor, die im Sinn des Art. 131 Abs. 2 erster Satz B-VG unmittelbar von Bundesbehörden besorgt würde, weshalb der Rechtsansicht des Bundesverwaltungsgerichts zu folgen und vom Bestehen einer landesverwaltungsgerichtlichen Zuständigkeit auszugehen sei.

Mit Note des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.05.2024 wurde dem Verwaltungsgericht Wien der Verwaltungsakt samt einer Kopie der Entscheidung des VwGH vom 14.03.2024 rückübermittelt.

Am 19.02.2025 fand vor dem erkennenden Verwaltungsgericht Wien eine öffentliche mündliche Verhandlung statt, an der ein Vertreter der beschwerdeführenden Partei, deren Rechtsvertreter, ein Vertreter der belangten Behörde sowie der Amtssachverständige DI F. G. teilnahmen. Nach Schluss des Beweisverfahrens wurde die Entscheidung samt den wesentlichen Entscheidungsgründen mündlich verkündet.

2. Demnach ist der Entscheidung folgender Sachverhalt zugrunde zu legen:

Die beschwerdeführende Partei ist Herstellerin von textilen Transaktionshilfen für Fahrzeuge (sogenannte „textile Schneeketten“: AutoSock) und vertreibt diese in mehreren EU-Mitgliedstaaten. Diese AutoSock sind nach der Norm EN 1662-1:2020 von einer akkreditierten österreichischen Stelle zertifiziert. Darüber hinaus wurde dem Produkt AutoSock in der Tschechischen Republik die Typengenehmigung für Fahrzeugteile oder Fahrzeugausrüstung erteilt. Für Frankreich liegt eine Konformitätsbescheinigung vor. In diesen beiden Ländern wurde AutoSock an Kunden geliefert. Bei AutoSock handelt es sich um Gleitschutzvorrichtungen für Personenkraftwagen, die zur Verwendung als Schneekettenäquivalent bei Schneefahrbahn in anderen Staaten der Europäischen Union anerkannt werden.

Mit Schreiben vom 16.08.2021 beantragte die beschwerdeführende Partei durch ihre Rechtsvertretung, „eine Bewertung gemäß Art. 5 VO (EU) 2019/515 vorzunehmen und festzustellen, dass die von der Antragstellerin vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen (Autosock) in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden, und dass die berechtigten Allgemeininteressen, die von den österreichischen technischen Vorschriften erfasst werden, unter Berücksichtigung der Merkmale der von der Antragstellerin vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen angemessen geschützt sind“.

3. Die Beweisaufnahme im Beschwerdeverfahren erfolgte durch Einsichtnahme in den Verwaltungsakt und die in der mündlichen Verhandlung vom 19.02.2025 erfolgte Parteieneinvernahme. Die getroffenen Feststellungen basieren auf dem unbedenklichen Akteninhalt und den Parteienerklärungen.

Die Feststellungen zur Zertifizierung nach EN 1662-1:2020 ergeben sich aus der unbedenklichen Zertifizierungsurkunde, ausgestellt von B. ZT GmbH vom 22.07.2020, Registrierungs-Nummer 288-20613 (Beilage 3 zum Antrag vom 16.08.2021).

Dass eine Typengenehmigung für AutoSock in der Tschechischen Republik vorliegt, ergibt sich wiederum aus der Bescheinigung des Verkehrsministeriums der Tschechischen Republik vom 05.03.2009 (Beilage 5 zum Antrag vom 16.08.2021). Die Bescheinigung für Frankreich ergibt sich aus dem Schreiben TÜV SÜD vom 17.12.2009 (Beilage 8 zum Antrag vom 16.08.2021). Die Feststellungen zur Lieferung an Kunden ergeben sich aus den unbedenklichen Rechnungen (Beilage 6 und Beilage 9 zum Antrag vom 16.08.2021).

Die in der mündlichen Verhandlung vom Beschwerdeführervertreter beantragte Bestellung eines Amtssachverständigen zur Frage der Gleichwertigkeit des verfahrensgegenständlichen Produktes AutoSock mit einer metallischen Schneekette konnte aufgrund des Eintritts der Entscheidungsreife unterbleiben.

5. Für die Entscheidung waren folgende rechtliche Erwägungen maßgebend:

Vorab ist festzuhalten, dass sich die Zuständigkeit des erkennenden Verwaltungsgerichts Wien aus der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 14.03.2024, Ra 20223/11/0041, ergibt. Darin hält der Verwaltungsgerichtshof – auf das wesentliche zusammengefasst - fest, dass die Entscheidung der belangten Behörde als Kraftfahrbehörde aufgrund Nichtnennung in Art. 102 Abs. 2 B-VG oder Ermächtigung durch sonstiger bundesverfassungsrechtlicher Bestimmungen in mittelbarer Bundesverwaltung ergangen ist und somit eine landesverwaltungsgerichtliche Zuständigkeit vorliegt.

Gegenstand des Beschwerdeverfahrens ist der von der beschwerdeführenden Partei gestellte Antrag „eine Bewertung gemäß Art. 5 VO (EU) 2019/515 vorzunehmen und festzustellen, dass die von der Antragstellerin vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen (Autosock) in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden, und dass die berechtigten Allgemeininteressen, die von den österreichischen technischen Vorschriften erfasst werden, unter Berücksichtigung der Merkmale der von der Antragstellerin vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen angemessen geschützt sind“.

Zum Bewertungsverfahren nach Art. 5 VO (EU) 2019/515 führte die belangte Behörde im bekämpften Bescheid folgendes aus:

„Ad I.: Mit der Verordnung (EU) 2019/515 wurden verfahrenstechnische Regeln festgelegt, deren Ziel es ist, das Funktionieren des Binnenmarktes zu stärken, die Anwendung des Grundsatzes zur gegenseitigen Anerkennung zu verbessern und dadurch Handelshemmnisse abzubauen. Die Verordnung selbst legt jedoch keine materiellen Regelungen im Sinne von Harmonisierungsvorschriften fest. Eine Bewertung von Waren gem. Art 5 der VO (EU) 2019/515 kann von der zuständigen Behörde vorgenommen werden, wenn diese die Absicht hat, die unter die Verordnung fallenden Waren zu bewerten, um festzustellen, ob diese in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden und, falls dies der Fall ist, ob die berechtigten Allgemeininteressen angemessen geschützt sind. Artikel 5 stellt demnach eine Möglichkeit für die zuständigen Behörden dar, eine solche Bewertung durchzuführen, falls sie diese Absicht haben. Hingegen wurde darin keine Möglichkeit für die Wirtschaftsakteure geschaffen, die Durchführung einer Bewertung gem. Artikel 5 Abs. 1 dieser VO zu beantragen. Für die Wirtschaftsakteure ist vielmehr in der Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung gem. Artikel 4 der VO (EU) 2019/515 ein Instrument geschaffen worden, um den Wirtschaftsakteuren den Nachweis, dass ihre Waren in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in Verkehr gebracht wurden, zu erleichtern. Eine solche Erklärung zur gegenseitigen Anerkennung ist dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Übrigen nicht vorgelegt worden. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann aber auch darüber hinaus keine Absicht zur Durchführung einer Bewertung gem. Artikel 5 VO (EU) 2019/515 haben, da aus kraftfahrrechtlicher Sicht kein Zweifel daran besteht, dass die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden kann. Der Antrag war daher spruchgemäß abzuweisen.“

Entgegen dem Beschwerdevorbringen und unter Berücksichtigung der Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofes in obzitierten Entscheidung vom 14.03.2024, Rz 44 und 45, ist der Rechtsansicht der belangten Behörde beizupflichten. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichts Wien kann aus kraftfahrrechtlicher Sicht kein Zweifel daran bestehen, dass die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung AutoSock rechtmäßig im Inland in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden können. Der gegenständliche Feststellungsantrag, die zuständige Behörde des Bestimmungsmitgliedstaats möge eine Bewertung gem. Art. 5 der Verordnung (EU) 2019/515 durchführen, um festzustellen, dass das gegenständliche Produkt rechtmäßig in Verkehr gebracht wurde, ist daher zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung nicht erforderlich (vgl. etwa VwSlg 2297A/1951; 4677A/1958).

Insbesondere bietet der ausdrücklich angeführte Art. 5 Verordnung (EU) 2019/515 keine Grundlage für eine Feststellung, dass zwei unterschiedliche, rechtmäßig im Verkehr befindliche Produkte (einerseits Schneeketten aus metallischer Struktur

und andererseits die hier gegenständliche Gleitschutzvorrichtung mit textiler Beschaffenheit) technisch gleichwertig sind. Im Übrigen sieht § 35 Abs. 4 KFG 1967 explizit ein Anerkennungsverfahren für (ausländische) Typengenehmigungen von Teilen und Ausrüstungsgegenständen vor.

Zur Feststellung, dass die berechtigten Allgemeininteressen unter Berücksichtigung der Merkmale der verfahrensgegenständlichen Gleitschutzvorrichtungen durch die österreichischen technischen Vorschriften angemessen geschützt sind, hält die belangte Behörde im bekämpften Bescheid folgendes fest:

„Ad II.: Ausgehend von dem im Antrag auf Feststellung vorgebrachten Inhalt ist davon auszugehen, dass die Antragstellerin eine Feststellung der von ihr vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen als Schneekettenäquivalent anstrebt. Dazu ist festzuhalten, dass der Gesetzgeber deutlich zwischen Gleitschutzvorrichtungen im Allgemeinen und Schneeketten im Speziellen unterscheidet. Für Gleitschutzvorrichtungen gilt gem. § 7 Abs. 2 KFG 1967, dass diese so beschaffen sein müssen, dass bei ihrer Verwendung die Fahrbahn nicht beschädigt und andere Straßenbenutzer nicht gefährdet werden können. Die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung ist gem. EN 16662-1:2020 zertifiziert, daher ist anzunehmen, dass diese gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind und ihre Verwendung ist daher zulässig. In speziellen Fällen kann von der zuständigen Behörde die Verwendung von Schneeketten für Kraftwagen gem. § 52 Z 22 StVO 1960 vorgeschrieben werden; zudem kann auch die „situative Winterreifenpflicht“ gem. § 102 Abs. 8a KFG 1967 durch die Verwendung von Schneeketten auf mindestens zwei Antriebsrädern erfüllt werden. Da Gleitschutzvorrichtungen immer dort angewendet werden dürfen, wo diese erforderlich sind (§ 102 Abs. 9 KFG 1967), Schneeketten aber nur in wenigen speziellen Fällen vorgeschrieben werden, muss davon ausgegangen werden, dass der Gesetzgeber in diesen speziellen Fällen eben nicht beliebige Gleitschutzvorrichtungen, sondern ausschließlich Schneeketten vorsieht. Während die Vorschriften in diesen speziellen Fällen im Sinne der Verkehrssicherheit zum Schutze der Gesundheit und des Lebens von Menschen als berechtigtes Allgemeininteresse gerechtfertigt sind, liegen jedoch dadurch keine Einfuhrverbote oder -beschränkungen im weiteren Sinne von Artikel 36 AEUV vor, da die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung rechtmäßig in Verkehr gebracht und auf dem Markt bereitgestellt werden kann.

Neben dem allgemeinen Verständnis von Ketten als eine Einheit von in einer Reihe aneinandergefügt metallischen Kettengliedern definiert ÖNORM V 5117:2007 den Begriff der Schneeketten: Schneeketten sind spezielle Vorrichtungen zur Erhöhung der insbesondere durch Schnee und Eis verminderten Kraftübertragung zwischen Reifen von Kraftfahrzeugen bzw. deren Anhängern und der Fahrbahn. Diese bilden ein zusammenhängendes Laufnetz, das über die gesamte Lauffläche des Reifens gezogen wird. Die Laufnetze von Schneeketten bestehen hauptsächlich aus Metall, können aber auch Kunststoffteile enthalten.

§ 4 Abs. 7 KDV 1967 legt fest, dass Schneeketten der ÖNORM V 5117:2007 entsprechen müssen, sofern es sich nicht um gleichwertige Produkte aus anderen Mitgliedstaaten handelt. ÖNORM V 5117:2007 wurde mit Veröffentlichung der ÖNORM EN 16662-1:2020

zurückgezogen. Als Nachfolgeausgabe legt die derzeit gültige ÖNORM V 5117:2021 den Stand der Technik fest. Demnach sind Schneeketten als Gleitschutzvorrichtung aus Metall gemäß ÖNORM EN 16662-1:2020, 3.11 definiert. Gleitschutzvorrichtungen aus Gewebe wie die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung können daher definitionsgemäß keine Schneeketten sein.

Weiters wird angemerkt, dass die Mitföhrpflicht für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 gem. § 102 Abs. 9 KFG 1967 im Zusammenhang mit der gegenständlichen Gleitschutzvorrichtung nicht relevant ist, da die Zertifizierung gem. EN 16662-1:2020 nur für Fahrzeuge der Klassen M1, N1, O1 und O2 möglich ist.

Aufgrund der rechtlichen Differenzierung zwischen Gleitschutzvorrichtungen im Allgemeinen – wie im gegenständlichen Fall – und Schneeketten im Speziellen, welche nach der ÖNORM EN 16662-1:2020, 3.11 definiert sind, kann eine Gleichstellung nicht angenommen werden.

Daher war spruchgemäß festzustellen, dass die berechtigten Allgemeininteressen, die von den Vorschriften zur Verpflichtung zur Verwendung und Mitföhrung von Schneeketten erfasst werden, unter Berücksichtigung der Merkmale der von der Antragstellerin vertriebenen Gleitschutzvorrichtungen angemessen geschützt sind und dass die gegenständliche Gleitschutzvorrichtung nicht den Vorschriften für Schneeketten im Sinne des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 entspricht.“

Auch in diesem Hinblick ist der Ansicht der belangten Behörde zuzustimmen. Die Frage nach den berechtigten Allgemeininteressen der Verkehrssicherheit ist durch die in diesem Spruchpunkt dargestellte gegebene Rechtslage klargestellt. Das erkennende Verwaltungsgericht Wien schließt sich der Rechtsansicht der belangten Behörde an, dass die verfahrensgegenständliche Gleitschutzvorrichtung AutoSock nicht den Vorschriften für Schneeketten im Sinne des KFG 1967 entspricht. An der durch diese Vorschriften bereits durch den Gesetzgeber erfolgten Berücksichtigung der berechtigten Allgemeininteressen könnte auch eine im Spruch anderslautende Feststellung im Sinne des Beschwerde-vorbringens nichts ändern. Damit ist dem Feststellungsinteresse die Grundlage entzogen.

Aus diesen Gründen war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der obzitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu Feststellungsbescheiden ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des

Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor, da der Wortlaut des Gesetzes eindeutig ist.

Belehrung

Gegen dieses Erkenntnis besteht die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Die Beschwerde bzw. Revision ist innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung der Entscheidung durch eine bevollmächtigte Rechtsanwältin bzw. einen bevollmächtigten Rechtsanwalt abzufassen und ist die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Verwaltungsgericht Wien einzubringen. Für die Beschwerde bzw. die Revision ist eine Eingabengebühr von je EUR 240,-- beim Finanzamt Österreich, Dienststelle Sonderzuständigkeiten zu entrichten, sofern gesetzlich nicht anderes bestimmt ist.

Es besteht die Möglichkeit, Verfahrenshilfe für das Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof bzw. Verfassungsgerichtshof zu beantragen.

Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr (ihm) noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.

Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist für ein Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof unmittelbar beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Für ein außerordentliches Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof ist der Antrag unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Dies in beiden Fällen jeweils innerhalb der oben genannten sechswöchigen Beschwerde- bzw. Revisionsfrist.

Ferner besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Der Verzicht hat

ausdrücklich zu erfolgen und ist bei einem Verzicht auf die Revision dem Verwaltungsgericht, bei einem Verzicht auf die Beschwerde bis zur Zustellung der Entscheidung dem Verwaltungsgericht, nach Zustellung der Entscheidung dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision bzw. Beschwerde nicht mehr zulässig ist. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

Verwaltungsgericht Wien

Mag. Kasper-Neumann
Richter