

TE Vwgh Erkenntnis 2009/3/25 2006/03/0085

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.03.2009

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3L E06202030;
E3L E07402010;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
92 Luftverkehr;

Norm

31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art6;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL;
EURallg;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §1 Z1;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §15 Abs1 Z1;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §15 idF 2006/I/149;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §15;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §16 idF 2006/I/149;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §16;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §3 ;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §3 Abs1 Z1;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §3 Abs1 Z2;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §4 Abs1;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §4 Abs2;
VwGG §42 Abs2 Z1;
VwRallg;
ZFBO §14;
1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990
1. ZFBO § 14 gültig von 15.03.1962 bis 31.12.2023 aufgehoben durch BGBl. II Nr. 397/2023

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der D Restaurants & Betriebs GmbH in S, vertreten durch Schuppich Sporn & Winischhofer, Rechtsanwälte in 1010 Wien, Falkestraße 16, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10. März 2006, ZI BMVIT-64.242/0001-II/L3/2006, betreffend Zulassung zu Flughafen-Bodenabfertigungsdiensten, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der Beschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.286,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.römisch eins.

1. Mit dem angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde die Anträge der Beschwerdeführerin auf Bewilligung der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten nach Z 11 des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz (FBG), BGBl I Nr 97/1998 idFBGBl I Nr 32/2002 ("Catering"), auf den Flughäfen Linz, Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg "gemäß § 15 iVm den §§ 3 und 16 sowie § 7 FBG" abgewiesen. 1. Mit dem angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde die Anträge der Beschwerdeführerin auf Bewilligung der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten nach Ziffer 11, des Anhangs zum Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz (FBG), Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 97 aus 1998, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 32 aus 2002, ("Catering"), auf den Flughäfen Linz, Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg "gemäß Paragraph 15, in Verbindung mit den Paragraphen 3 und 16 sowie Paragraph 7, FBG" abgewiesen.

2. Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, die Beschwerdeführerin wolle als Caterer einzelne Fluggesellschaften mit Bordverpflegungsdiensten beliefern, somit im Wege der Drittabfertigung als Dienstleister im Sinne des § 1 Z 6 FBG tätig werden. In Bezug auf Drittabfertigung sei "die Anwendbarkeit der Bestimmungen des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes ... jedoch von den in § 15 FBG festgelegten Fluggastschwellen und Frachtschwellen abhängig". Die von der Beschwerdeführerin genannten Flughäfen hätten ein Fluggast- bzw Frachtaufkommen von weniger als zwei Millionen Fluggästen bzw 50.000 Tonnen Fracht jährlich, weshalb - so die belangte Behörde - "die Regelungen die Drittabfertigung betreffend nicht zur Anwendung" kämen. 2. Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen aus, die Beschwerdeführerin wolle als Caterer einzelne Fluggesellschaften mit Bordverpflegungsdiensten beliefern, somit im Wege der Drittabfertigung als Dienstleister im Sinne des Paragraph eins, Ziffer 6, FBG tätig werden. In Bezug auf Drittabfertigung sei "die Anwendbarkeit der Bestimmungen des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes ... jedoch von den in Paragraph 15, FBG festgelegten Fluggastschwellen und Frachtschwellen abhängig". Die von der Beschwerdeführerin genannten Flughäfen hätten ein Fluggast- bzw Frachtaufkommen von weniger als zwei Millionen Fluggästen bzw 50.000 Tonnen Fracht jährlich, weshalb - so die belangte Behörde - "die Regelungen die Drittabfertigung betreffend nicht zur Anwendung" kämen.

Gemäß § 15 Abs 1 Z 1 FBG trete nämlich für diese (Klein-)Flughäfen das FBG mit 1. Jänner 1998 in Kraft, "dezidiert ausgenommen wird jedoch das Inkrafttreten des § 3 Abs 1 Z 2, der die Möglichkeit der Drittabfertigung zum Inhalt" habe. Gemäß Paragraph 15, Absatz eins, Ziffer eins, FBG trete nämlich für diese (Klein-)Flughäfen das FBG mit 1. Jänner 1998 in Kraft, "dezidiert ausgenommen wird jedoch das Inkrafttreten des Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2,, der die Möglichkeit der Drittabfertigung zum Inhalt" habe.

Dieses Auslegungsergebnis könne, "nicht zuletzt auf Grund des eindeutigen Willens des historischen Gesetzgebers", keinesfalls in Zweifel gezogen werden.

Aus den Erläuterungen zu § 15 FBG gehe nämlich klar hervor, dass die Bestimmung darauf ausgerichtet sei, eine Unterscheidung zwischen Selbst- und Drittabfertigung zu treffen. Hier heiße es: Aus den Erläuterungen zu Paragraph 15, FBG gehe nämlich klar hervor, dass die Bestimmung darauf ausgerichtet sei, eine Unterscheidung zwischen Selbst- und Drittabfertigung zu treffen. Hier heiße es:

"Selbstabfertigung wird ab Inkrafttreten des Gesetzes auf jedem Flughafen, unabhängig von seiner Größe, möglich sein. Auf Flughäfen, welche die Grenzwerte der Z 1 und Z 2 nicht überschreiten, kommt das in diesem Gesetz geregelte Regime der Drittabfertigung nicht zur Anwendung. Diesbezüglich sind die Vorschriften der ZFBO (§ 14) weiterhin anzuwenden. Die im vorliegenden Gesetzesentwurf enthaltenen Bestimmungen betreffend die Drittabfertigung sind für Flughäfen im Sinne der Z 3 ab 1. Jänner 2001 und für Flughäfen im Sinne der Z 4 ab 1. Jänner 1999 anzuwenden." "Selbstabfertigung wird ab Inkrafttreten des Gesetzes auf jedem Flughafen, unabhängig von seiner Größe, möglich sein. Auf Flughäfen, welche die Grenzwerte der Ziffer eins und Ziffer 2, nicht überschreiten, kommt das in diesem Gesetz geregelte Regime der Drittabfertigung nicht zur Anwendung. Diesbezüglich sind die Vorschriften der ZFBO (Paragraph 14,) weiterhin anzuwenden. Die im vorliegenden Gesetzesentwurf enthaltenen Bestimmungen betreffend die Drittabfertigung sind für Flughäfen im Sinne der Ziffer 3, ab 1. Jänner 2001 und für Flughäfen im Sinne der Ziffer 4, ab 1. Jänner 1999 anzuwenden."

In den Erläuterungen zu § 16 FBG werde lediglich auf die Stelle der Richtlinie verwiesen, die mit § 16 umgesetzt werde. Dabei handle es sich um eine Bestimmung, welche die Folgen bei Erreichen einer bestimmten Frachtschwelle regelten. Keineswegs könne daraus abgeleitet werden, dass damit das in § 15 leg cit geregelte Regime bezüglich der Drittabfertigung verändert werden sollte. In den Erläuterungen zu Paragraph 16 F, B, G, werde lediglich auf die Stelle der Richtlinie verwiesen, die mit Paragraph 16, umgesetzt werde. Dabei handle es sich um eine Bestimmung, welche die Folgen bei Erreichen einer bestimmten Frachtschwelle regelten. Keineswegs könne daraus abgeleitet werden, dass damit das in Paragraph 15, leg cit geregelte Regime bezüglich der Drittabfertigung verändert werden sollte.

"Richtlinienkonforme Interpretation" bestätige - so die belangte Behörde weiter - das gewonnene Ergebnis: Mit dem FBG sei die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft umgesetzt worden. Die in § 15 Abs 1 Z 1 FBG statuierte Ausnahme der Drittabfertigung beruhe auf Art 1 Abs 1 lit c und Abs 2 der Richtlinie, aus der klar hervorgehe, dass für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen hätten, die Bestimmungen der Drittabfertigung nicht zur Anwendung kämen. "Richtlinienkonforme Interpretation" bestätige - so die belangte Behörde weiter - das gewonnene Ergebnis: Mit dem FBG sei die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft umgesetzt worden. Die in Paragraph 15, Absatz eins, Ziffer eins, FBG statuierte Ausnahme der Drittabfertigung beruhe auf Artikel eins, Absatz eins, Litera c und Absatz 2, der Richtlinie, aus der klar hervorgehe, dass für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen hätten, die Bestimmungen der Drittabfertigung nicht zur Anwendung kämen.

Mit § 16 FBG sei Art 1 Abs 3 der Richtlinie umgesetzt worden. Demnach gelte diese Richtlinie nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste, wenn ein Flughafen eine der in diesem Artikel genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle erreiche. Diese Bestimmung stelle eine Spezifizierung in Bezug auf die Erreichung eines bestimmten Frachtschwellenwertes dar, habe aber keinerlei Einfluss auf das in den vorhergehenden Artikeln geregelte Regime der Drittabfertigung für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen hätten. Dies führe zu dem Schluss, dass auch die Regelungen der Richtlinie darauf ausgerichtet seien, für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen hätten, nur die Bestimmungen die Selbstabfertigung betreffend zur Anwendung kommen zu lassen. Mit Paragraph 16, FBG sei Artikel eins, Absatz 3, der Richtlinie umgesetzt worden. Demnach gelte diese Richtlinie nicht für die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste, wenn ein Flughafen eine der in diesem Artikel genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle erreiche. Diese Bestimmung stelle eine Spezifizierung in Bezug auf die Erreichung eines bestimmten Frachtschwellenwertes dar, habe aber keinerlei Einfluss auf das in den vorhergehenden Artikeln geregelte Regime der Drittabfertigung für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen hätten. Dies führe zu dem Schluss, dass auch die Regelungen der Richtlinie darauf ausgerichtet seien, für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen hätten, nur die Bestimmungen die Selbstabfertigung betreffend zur Anwendung kommen zu lassen.

Zusammenfassend könne, so die belangte Behörde, gesagt werden, "dass man sowohl bei der Willens-, Sinnesinterpretation als auch bei der richtlinienkonformen Interpretation der anzuwendenden Bestimmungen zum Ergebnis" komme, dass auf den genannten Kleinflughäfen hinsichtlich der Drittabfertigung die Bestimmung des FBG

nicht zur Anwendung kämen.

II. römisch zwei.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die gegen diesen Bescheid gerichtete Beschwerde nach Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahrens und Erstattung einer Gegenschrift durch die belangte Behörde erwogen:

1. Im Beschwerdefall ist nicht strittig, dass hinsichtlich der Flughäfen Linz, Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg im relevanten Zeitraum ein Fluggastaufkommen von weniger als zwei Millionen Fluggästen und ein Frachtaufkommen von weniger als 50.000 Tonnen zu verzeichnen war.

Strittig ist lediglich, ob auch auf diesen Flughäfen Bodenabfertigungsdienste im Wege der Drittabfertigung nach § 3 Abs 1 Z 2 FBG durchgeführt werden dürfen, oder ob dies nicht der Fall ist, sodass sich eine Überprüfung der weiteren Voraussetzungen für die Zulassung zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten im Sinne des § 7 FBG erübrigt, wie die belangte Behörde meint. Strittig ist lediglich, ob auch auf diesen Flughäfen Bodenabfertigungsdienste im Wege der Drittabfertigung nach Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, FBG durchgeführt werden dürfen, oder ob dies nicht der Fall ist, sodass sich eine Überprüfung der weiteren Voraussetzungen für die Zulassung zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten im Sinne des Paragraph 7, FBG erübrigt, wie die belangte Behörde meint.

2. Im gegebenen Zusammenhang sind folgende Bestimmungen des FBG (in der Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 149/2006) von Bedeutung: 2. Im gegebenen Zusammenhang sind folgende Bestimmungen des FBG (in der Fassung vor der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 149 aus 2006,) von Bedeutung:

"I

Begriffsbestimmungen

§ 1. Im Sinne dieses Gesetzes gilt: Paragraph eins, Im Sinne dieses Gesetzes gilt:

1.

Flughafen ist ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt;

...

3.

Nutzer ist jede natürliche oder juristische Person, die auf Grund einer Beförderungsbewilligung oder Betriebsgenehmigung Fluggäste, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege von oder zu dem betreffenden Flughafen befördert;

4.

Bodenabfertigungsdienste sind die einem Nutzer auf einem Flughafen erbrachten Dienste, die im Anhang aufgezählt sind;

5.

Selbstabfertigung bezeichnet den Umstand, daß sich ein Nutzer unmittelbar selbst einen oder mehrere Abfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Im Sinne dieser Definition gelten nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander Nutzer,

a)

von denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält,

b)

bei denen ein und dieselbe Person an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;

6.

Dienstleister ist jede gemäß § 7 zugelassene natürliche oder juristische Person, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt; Dienstleister ist jede gemäß Paragraph 7, zugelassene natürliche oder juristische Person, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt;

...

Bodenabfertigungsdienste

§ 3. (1) Die Nutzer eines Flughafens dürfen Paragraph 3, (1) Die Nutzer eines Flughafens dürfen

1.

die Bodenabfertigungsdienste entweder selbst durchführen oder

2.

durch einen Dienstleister ihrer Wahl durchführen lassen.

1. (2) Absatz 2, Als Dienstleister für die Dritt-Abfertigung sind nur jene Unternehmen zuzulassen, welche sich im Mehrheitseigentum von natürlichen oder juristischen Personen der Europäischen Gemeinschaft befinden, die auch die tatsächliche Kontrolle über diese Unternehmen ausüben.

...

Beschränkungen

§ 4. (1) Bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten wird die Zahl der Dienstleister und Selbstabfertiger auf jeweils zwei beschränkt: Paragraph 4, (1) Bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten wird die Zahl der Dienstleister und Selbstabfertiger auf jeweils zwei beschränkt:

1.

Gepäckabfertigung,

2.

Vorfelddienste,

3.

Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug nach Ankunft, vor Abflug oder beim Transit betrifft.

1. (2) Absatz 2, Spätestens zum 1. Jänner 2003 ist die Erbringung der in Abs. 1 genannten Bodenabfertigungsdienste wenigstens einem Dienstleister zu ermöglichen, der weder durch den Zivilflugplatzhalter noch durch einen Nutzer, der mehr als 25% der auf dem Flugplatz registrierten Fluggäste oder Fracht befördert, noch durch eine Stelle beherrscht wird, die dieses Flughafenunternehmen oder einen solchen Nutzer beherrscht oder ihrerseits von einem der beiden beherrscht wird. Spätestens zum 1. Jänner 2003 ist die Erbringung der in Absatz eins, genannten Bodenabfertigungsdienste wenigstens einem Dienstleister zu ermöglichen, der weder durch den Zivilflugplatzhalter noch durch einen Nutzer, der mehr als 25% der auf dem Flugplatz registrierten Fluggäste oder Fracht befördert, noch durch eine Stelle beherrscht wird, die dieses Flughafenunternehmen oder einen solchen Nutzer beherrscht oder ihrerseits von einem der beiden beherrscht wird.
2. (3) Absatz 3, Erfüllt bis zum 1. Jänner 2003 keiner der gemäß Abs. 1 zugelassenen Dienstleister die Bedingungen des Abs. 2, ist ein dritter Dienstleister zuzulassen. Hat nach dem 31. Dezember 2002 neben dem Leitungsorgan eines Flughafens ein zweiter Dienstleister für einen der im Anhang genannten Bereiche von Bodenabfertigungsdiensten eine aufrechte Bewilligung inne und dieser Dienstleister ist nicht der Nutzer, der auf diesem Flughafen im abgelaufenen Kalenderjahr die größte Anzahl von Verkehrseinheiten hatte, dann ist dem Nutzer mit der größten Anzahl von Verkehrseinheiten auf Antrag bei Vorliegen der Voraussetzungen ebenfalls eine Bewilligung für diesen Bereich zu erteilen. Erfüllt bis zum 1. Jänner 2003 keiner der gemäß Absatz eins, zugelassenen Dienstleister die Bedingungen des Absatz 2,, ist ein dritter Dienstleister zuzulassen. Hat nach dem

31. Dezember 2002 neben dem Leitungsorgan eines Flughafens ein zweiter Dienstleister für einen der im Anhang genannten Bereiche von Bodenabfertigungsdiensten eine aufrechte Bewilligung inne und dieser Dienstleister ist nicht der Nutzer, der auf diesem Flughafen im abgelaufenen Kalenderjahr die größte Anzahl von Verkehrseinheiten hatte, dann ist dem Nutzer mit der größten Anzahl von Verkehrseinheiten auf Antrag bei Vorliegen der Voraussetzungen ebenfalls eine Bewilligung für diesen Bereich zu erteilen.

3. (4) Absatz 4, Unbeschadet der Beschränkung der Dienstleister gemäß Abs. 1 muß für jeden Nutzer die Wahlmöglichkeit zwischen beiden Dienstleistern uneingeschränkt gewährleistet sein. Unbeschadet der Beschränkung der Dienstleister gemäß Absatz eins, muß für jeden Nutzer die Wahlmöglichkeit zwischen beiden Dienstleistern uneingeschränkt gewährleistet sein.
4. (5) Absatz 5, Die Genehmigungsbehörde kann aus besonderen Platz- oder Kapazitätsgründen, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen oder wenn Gründe der Betriebs- oder Verkehrssicherheit es erfordern, durch Verordnung die Abfertigung in der Weise begrenzen, daß bei den in Abs. 1 vorgesehenen Bodenabfertigungsdiensten die Abfertigung einem einzigen Dienstleister vorbehalten oder die Selbstabfertigung untersagt wird. Diese Beschränkung darf nicht Die Genehmigungsbehörde kann aus besonderen Platz- oder Kapazitätsgründen, insbesondere in Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen oder wenn Gründe der Betriebs- oder Verkehrssicherheit es erfordern, durch Verordnung die Abfertigung in der Weise begrenzen, daß bei den in Absatz eins, vorgesehenen Bodenabfertigungsdiensten die Abfertigung einem einzigen Dienstleister vorbehalten oder die Selbstabfertigung untersagt wird. Diese Beschränkung darf nicht

1.

zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen Dienstleistern oder Selbstabfertigern führen und

2.

über das erforderliche Maß hinausgehen.

...

1. (7) Absatz 7, Bei Beschränkungen der Selbstabfertigung (Abs. 1, 5 und 6) dürfen jene Nutzer selbst abfertigen, welche jeweils die höchsten Verkehrseinheiten auf einem Flughafen aufweisen. Bei Beschränkungen der Selbstabfertigung (Absatz eins, 5 und 6) dürfen jene Nutzer selbst abfertigen, welche jeweils die höchsten Verkehrseinheiten auf einem Flughafen aufweisen.

Zulassungsverfahren

§ 7. (1) Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten bedarf der Bewilligung durch die Genehmigungsbehörde. Paragraph 7, (1) Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten bedarf der Bewilligung durch die Genehmigungsbehörde.

...

Untersagung der Selbstabfertigung

§ 9. (1) Die Selbstabfertigung ist von der Genehmigungsbehörde zu untersagen, wenn durch ihre Ausübung die geordnete und sichere Abwicklung des Flughafenbetriebes gefährdet wird, wenn das Unternehmen gegen Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder gegen arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften (§ 3 Abs. 4) verstoßen hat oder wenn die Voraussetzungen des § 4 Abs. 7 nicht mehr gegeben sind. Paragraph 9, (1) Die Selbstabfertigung ist von der Genehmigungsbehörde zu untersagen, wenn durch ihre Ausübung die geordnete und sichere Abwicklung des Flughafenbetriebes gefährdet wird, wenn das Unternehmen gegen Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder gegen arbeits- und sozialrechtliche Vorschriften (Paragraph 3, Absatz 4,) verstoßen hat oder wenn die Voraussetzungen des Paragraph 4, Absatz 7, nicht mehr gegeben sind.

1. (2) Absatz 2, Das Leitungsorgan ist von der Untersagung der Selbstabfertigung zu informieren.

...

Inkrafttreten

§ 15. (1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes treten für
Paragraph 15, (1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes treten für

1.

Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen haben, mit Ausnahme des § 3 Abs. 1 Z 2, mit 1. Jänner 1998 in Kraft;
Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen haben, mit Ausnahme des Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2,, mit 1. Jänner 1998 in Kraft;

2.

Flughäfen, die jährlich mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen haben, mit Ausnahme des § 3 Abs. 1 Z 2, mit 1. Jänner 1998 in Kraft. § 3 Abs. 1 Z 2 tritt für diese Flughäfen mit 1. Jänner 2001 in Kraft;
Flughäfen, die jährlich mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen haben, mit Ausnahme des Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2,, mit 1. Jänner 1998 in Kraft. Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, tritt für diese Flughäfen mit 1. Jänner 2001 in Kraft;

3.

Flughäfen, die

a)

entweder jährlich mindestens drei Millionen Fluggäste oder 75 000 t Fracht zu verzeichnen haben oder

b)

in dem dem 1. April oder dem 1. Oktober des Vorjahres vorausgehenden Sechsmonatszeitraum mindestens zwei Millionen Fluggäste oder 50 000 t Fracht zu verzeichnen hatten,

mit Ausnahme des § 3 Abs. 1 Z 2, mit 1. Jänner 1998 in Kraft
mit Ausnahme des Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2,, mit 1. Jänner 1998 in Kraft.

§ 3 Abs. 1 Z 2 tritt für diese Flughäfen mit 1. Jänner 1999 in Kraft
Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, tritt für diese Flughäfen mit 1. Jänner 1999 in Kraft.

1. (2) Absatz 2, § 7 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 32/2002 tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.
Paragraph 7, Absatz 2, in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 32 aus 2002, tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.

Geltungsbereich

§ 16. Erreicht ein Flughafen eine der im § 15 genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, so sind die Bestimmungen betreffend die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste nicht anzuwenden.
Paragraph 16, Erreicht ein Flughafen eine der im Paragraph 15, genannten Frachtschwellen, jedoch nicht die entsprechende Fluggastschwelle, so sind die Bestimmungen betreffend die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste nicht anzuwenden.

...

VERZEICHNIS DER BODENABFERTIGUNGSDIENSTE

...

11. Bereich Bordverpflegungsdienste (Catering):

Die Bordverpflegungsdienste (Catering) umfassen:

11.1. die Verbindungen mit den Lieferanten und der Verwaltung;

11.2. die Lagerung der Nahrungsmittel, der Getränke und des für die Zubereitung erforderlichen Zubehörs;

11.3. die Reinigung des Zubehörs;

11.4. die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs."

3. Die belangte Behörde will aus der Regelung über das Inkrafttreten (§ 15 FBG) ableiten, dass die Bestimmungen des § 3 Abs 1 Z 2 FBG auf die beschwerdegegenständlichen Flughäfen nicht zur Anwendung kämen. Dem vermag der Verwaltungsgerichtshof nicht beizutreten: 3. Die belangte Behörde will aus der Regelung über das Inkrafttreten (Paragraph 15, FBG) ableiten, dass die Bestimmungen des Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, FBG auf die beschwerdegegenständlichen Flughäfen nicht zur Anwendung kämen. Dem vermag der Verwaltungsgerichtshof nicht beizutreten:

3.1. Zunächst ist festzustellen, dass die Regelung über Bodenabfertigungsdienste in § 3 FBG selbst nicht zwischen einzelnen Flughäfen, die bestimmte Fluggast- oder Frachtgrenzen erreichen, differenziert. Gemäß § 3 Abs 1 Z 2 FBG dürfen die Nutzer eines Flughafens (vor dem Hintergrund der Begriffsbestimmung des § 1 Z 1 FBG also eines "öffentlichen Flugplatzes, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt"), die Bodenabfertigungsdienste entweder selbst durchführen (Z 1) oder sie durch einen Dienstleister ihrer Wahl durchführen lassen (Z 2), ohne dass dafür ein bestimmter Schwellenwert festgelegt wäre. 3.1. Zunächst ist festzustellen, dass die Regelung über Bodenabfertigungsdienste in Paragraph 3, FBG selbst nicht zwischen einzelnen Flughäfen, die bestimmte Fluggast- oder Frachtgrenzen erreichen, differenziert. Gemäß Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, FBG dürfen die Nutzer eines Flughafens (vor dem Hintergrund der Begriffsbestimmung des Paragraph eins, Ziffer eins, FBG also eines "öffentlichen Flugplatzes, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt"), die Bodenabfertigungsdienste entweder selbst durchführen (Ziffer eins,) oder sie durch einen Dienstleister ihrer Wahl durchführen lassen (Ziffer 2,), ohne dass dafür ein bestimmter Schwellenwert festgelegt wäre.

Ebensowenig wird in § 4 Abs 1 FBG, wonach hinsichtlich bestimmter Bodenabfertigungsdienste die Zahl der Dienstleister und Selbstabfertiger beschränkt wird, und in § 4 Abs 2 FBG, wonach spätestens ab 1. Jänner 2003 die Erbringung der in Abs 1 genannten Bodenabfertigungsdienste einem im Sinn des Abs 2 "unabhängigen" Dienstleister zu ermöglichen ist, ein Schwellenwert festgelegt. Ebenso wenig wird in Paragraph 4, Absatz eins, FBG, wonach hinsichtlich bestimmter Bodenabfertigungsdienste die Zahl der Dienstleister und Selbstabfertiger beschränkt wird, und in Paragraph 4, Absatz 2, FBG, wonach spätestens ab 1. Jänner 2003 die Erbringung der in Absatz eins, genannten Bodenabfertigungsdienste einem im Sinn des Absatz 2, "unabhängigen" Dienstleister zu ermöglichen ist, ein Schwellenwert festgelegt.

3.2. § 15 FBG trifft eine Regelung für das Inkrafttreten (so ausdrücklich schon die Überschrift), also über den zeitlichen Geltungsbereich, nicht aber über den sachlichen Geltungsbereich. Für die Annahme, dass durch § 15 FBG der sachliche Geltungsbereich eingeschränkt würde, besteht umso weniger Grund, als in der unmittelbar darauffolgenden Bestimmung, also in § 16 FBG, ohnehin eine Regelung über den (sachlichen) Geltungsbereich getroffen wird. Nämlich dahin, dass dann, wenn ein Flughafen zwar eine der in § 15 FBG genannten Frachtschwellen, nicht aber die entsprechende Fluggastschwelle erreicht, die Bestimmungen betreffend die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste nicht anzuwenden sind. 3.2. Paragraph 15, FBG trifft eine Regelung für das Inkrafttreten (so ausdrücklich schon die Überschrift), also über den zeitlichen Geltungsbereich, nicht aber über den sachlichen Geltungsbereich. Für die Annahme, dass durch Paragraph 15, FBG der sachliche Geltungsbereich eingeschränkt würde, besteht umso weniger Grund, als in der unmittelbar darauffolgenden Bestimmung, also in Paragraph 16, FBG, ohnehin eine Regelung über den (sachlichen) Geltungsbereich getroffen wird. Nämlich dahin, dass dann, wenn ein Flughafen zwar eine der in Paragraph 15, FBG genannten Frachtschwellen, nicht aber die entsprechende Fluggastschwelle erreicht, die Bestimmungen betreffend die allein Fluggästen vorbehaltenen Abfertigungsdienste nicht anzuwenden sind.

Die belangte Behörde vertritt offenbar die Auffassung, aus den Inkrafttretens-Bestimmungen in § 15 FBG sei abzuleiten, dass für Flughäfen mit weniger als zwei Millionen Fluggästen und 50.000 Tonnen Fracht jährlich die Bestimmung des § 3 Abs 1 Z 2 FBG gar nicht gelte, weil eine explizite Regelung über das Inkrafttreten dieser Bestimmung für die genannten "Kleinflughäfen" in § 15 FBG nicht getroffen werde. Die belangte Behörde vertritt offenbar die Auffassung, aus den Inkrafttretens-Bestimmungen in Paragraph 15, FBG sei abzuleiten, dass für Flughäfen mit weniger als zwei Millionen Fluggästen und 50.000 Tonnen Fracht jährlich die Bestimmung des Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, FBG gar nicht gelte, weil eine explizite Regelung über das Inkrafttreten dieser Bestimmung für die genannten "Kleinflughäfen" in Paragraph 15, FBG nicht getroffen werde.

Sie vermennt dabei allerdings Bestimmungen über den zeitlichen und den sachlichen Geltungsbereich und übersieht, worauf die Beschwerde zutreffend hinweist, die Regelung des Art 49 Abs 1 B-VG. Danach treten Bundesgesetze, soweit nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist, mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft. Sie vermennt dabei allerdings Bestimmungen über den zeitlichen und den sachlichen Geltungsbereich und übersieht, worauf die Beschwerde zutreffend hinweist, die Regelung des Artikel 49, Absatz eins, B-VG. Danach treten Bundesgesetze, soweit nicht ausdrücklich anderes bestimmt ist, mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft.

Für Flughäfen der Kategorie nach § 15 Abs 1 Z 1 wird im FBG hinsichtlich der Drittabfertigung (§ 3 Abs 1 Z 2 FBG) keine ausdrückliche Inkrafttretensregelung normiert. Dies bedeutet, dass die in Rede stehende Regelung für die genannten Flughäfen am 22. Juli 1998 (Ablauf des Tages der Kundmachung) in Kraft getreten ist und seither gilt. Für Flughäfen der Kategorie nach Paragraph 15, Absatz eins, Ziffer eins, wird im FBG hinsichtlich der Drittabfertigung (Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, FBG) keine ausdrückliche Inkrafttretensregelung normiert. Dies bedeutet, dass die in Rede stehende Regelung für die genannten Flughäfen am 22. Juli 1998 (Ablauf des Tages der Kundmachung) in Kraft getreten ist und seither gilt.

Ausgehend vom Wortlaut und systematischen Zusammenhang ist die Auslegung der in Rede stehenden Norm also eindeutig.

3.3. Zuzugestehen ist der belangten Behörde, dass Äußerungen in den Materialien ein anderes Verständnis nahe legen könnten:

So heißt es in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage (1079 BlgNr 20. GP) zu § 15: "(Art 1 der RL). Bei dieser Bestimmung ist zwischen Selbstabfertigung und Drittabfertigung zu unterscheiden: So heißt es in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage (1079 BlgNr 20. Gesetzgebungsperiode zu Paragraph 15 :, "(Artikel eins, der RL). Bei dieser Bestimmung ist zwischen Selbstabfertigung und Drittabfertigung zu unterscheiden:

Selbstabfertigung wird ab Inkrafttreten des Gesetzes auf jedem Flughafen unabhängig von seiner Größe ermöglicht. Auf Flughäfen, welche die Grenzwerte der Z 1 und 2 nicht überschreiten, kommt das in diesem Gesetz geregelte Regime der Drittabfertigung nicht zur Anwendung. Diesbezüglich sind die Vorschriften der ZFO (§ 14) weiterhin anzuwenden. Die im vorliegenden Gesetzesentwurf enthaltenen Bestimmungen betreffend die Drittabfertigung sind für Flughäfen im Sinne der Z 3 ab 1. Jänner 2001 und für Flughäfen im Sinne der Z 4 ab 1. Jänner 1999 anzuwenden." Selbstabfertigung wird ab Inkrafttreten des Gesetzes auf jedem Flughafen unabhängig von seiner Größe ermöglicht. Auf Flughäfen, welche die Grenzwerte der Ziffer eins und 2 nicht überschreiten, kommt das in diesem Gesetz geregelte Regime der Drittabfertigung nicht zur Anwendung. Diesbezüglich sind die Vorschriften der ZFO (Paragraph 14,) weiterhin anzuwenden. Die im vorliegenden Gesetzesentwurf enthaltenen Bestimmungen betreffend die Drittabfertigung sind für Flughäfen im Sinne der Ziffer 3, ab 1. Jänner 2001 und für Flughäfen im Sinne der Ziffer 4, ab 1. Jänner 1999 anzuwenden."

Dem gegenüber wird im Allgemeinen Teil der Erläuterungen

betont, dass "mit der Liberalisierung des Marktzuganges ... eine

Senkung der Betriebskosten der Luftfahrtunternehmen bei gleichzeitiger Anhebung des Qualitätsniveaus für die Nutzer erfolgen soll", ohne etwa auszuführen, dass diese Liberalisierung bei Kleinflughäfen nicht Platz greifen soll. Im nächsten Satz wird ausgeführt, dass "die Liberalisierung in zeitlich abgestuften Schritten durchgeführt werden" soll, ohne auch nur anzudeuten, dass für den zahlenmäßig größten Teil der österreichischen Flughäfen die verheißene Liberalisierung gar nicht eintreten solle.

Vor diesem Hintergrund kann entgegen der Auffassung der belangten Behörde nicht zwingend darauf geschlossen werden, dass "der Wille des historischen Gesetzgebers eindeutig darauf ausgerichtet" gewesen sei, die Bestimmungen bezüglich der Drittabfertigung bei den in Rede stehenden Flughäfen gar nicht zur Anwendung kommen zu lassen.

Selbst wenn man dies aber annehmen wollte, könnte auf einen solchen Willen des historischen Gesetzgebers deshalb kein Bedacht genommen werden, weil ein Anhaltspunkt dafür im Wortlaut des Gesetzes selbst fehlt. Eine korrigierende Auslegung ist hier keinesfalls möglich.

3.4. Verfehlt ist schließlich auch die "richtlinienkonforme Interpretation" geltend machende Argumentation der belangten Behörde.

Wohl trifft es zu, dass augenscheinlicher Zweck des FBG die Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, ABl Nr L 272 vom 25. Oktober 1996 (RL), war. Auch wenn der Geltungsbereich der RL, was die Drittabfertigung (Art 6), anlangt, auf Flughäfen beschränkt ist, welche die in der Richtlinie genannten Fracht- bzw Verkehrsschwellen erreichen, wird damit doch nicht ausgeschlossen, dass nationale Regelungen "günstiger" sind, also eine weitergehende Liberalisierung anordnen. Wohl trifft es zu, dass augenscheinlicher Zweck des FBG die Umsetzung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft, Amtsblatt , Nr L 272 vom 25. Oktober 1996 (RL), war. Auch wenn der Geltungsbereich der RL, was die Drittabfertigung (Artikel 6,), anlangt, auf Flughäfen beschränkt ist, welche die in der Richtlinie genannten Fracht- bzw Verkehrsschwellen erreichen, wird damit doch nicht ausgeschlossen, dass nationale Regelungen "günstiger" sind, also eine weitergehende Liberalisierung anordnen.

Jedenfalls dann, wenn der Wortlaut des nationalen Gesetzes (wie hier) keinen Hinweis darauf enthält, dass damit nur die Richtlinie umgesetzt werden soll, kann ein - ausgehend von Wortlaut und Systematik des Gesetzes eindeutiger - Geltungsbereich nicht unter Berufung auf Bestimmungen der Richtlinie eingeschränkt werden.

3.5. Der Vollständigkeit halber ist noch auf die Novellierung der §§ 15 und 16 FBG durch BGBl I Nr 149/2006 zu verweisen: Mit dieser Novelle wurde dem § 16 FBG ein Absatz angefügt, der lautet: 3.5. Der Vollständigkeit halber ist noch auf die Novellierung der Paragraphen 15 und 16 FBG durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 149 aus 2006, zu verweisen: Mit dieser Novelle wurde dem Paragraph 16, FBG ein Absatz angefügt, der lautet:

"Die Bestimmung des § 3 Abs 1 Z 2 ist für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder jährlich weniger als 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen haben, nicht anzuwenden." "Die Bestimmung des Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, ist für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder jährlich weniger als 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen haben, nicht anzuwenden."

Im § 15 wurde folgender Abs 3 angefügt Im Paragraph 15, wurde folgender Absatz 3, angefügt:

1. "(3) Absatz 3, § 16 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 149/2006 tritt mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft." Paragraph 16, in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 149 aus 2006, tritt mit dem der Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft." In den Materialien zum diesbezüglichen Initiativantrag (847/A 22. GP) heißt es dazu: "Mit dieser Erweiterung des § 16 soll - in Übereinstimmung mit den Erläuterungen der Stammfassung zu § 15 - explizit klargestellt werden, dass für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder weniger als 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen haben, die Regelungen der Drittabfertigung nicht zur Anwendung kommen. Diesbezüglich sind weiterhin die Vorschriften der ZFBO (§ 14) anzuwenden." In den Materialien zum diesbezüglichen Initiativantrag (847/A 22. Gesetzgebungsperiode) heißt es dazu: "Mit dieser Erweiterung des Paragraph 16, soll - in Übereinstimmung mit den Erläuterungen der Stammfassung zu Paragraph 15, - explizit klargestellt werden, dass für Flughäfen, die jährlich weniger als zwei Millionen Fluggäste oder weniger als 50.000 Tonnen Fracht zu verzeichnen haben, die Regelungen der Drittabfertigung nicht zur Anwendung kommen. Diesbezüglich sind weiterhin die Vorschriften der ZFBO (Paragraph 14,) anzuwenden."

Diese Änderung zeigt, dass dem Gesetzgeber offenbar klar geworden ist, dass die Erläuterungen zur Stammfassung des § 15 FBG nicht in Einklang zu bringen waren mit dem Gesetz gewordenen Text. Diese Änderung zeigt, dass dem Gesetzgeber offenbar klar geworden ist, dass die Erläuterungen zur Stammfassung des Paragraph 15, FBG nicht in Einklang zu bringen waren mit dem Gesetz gewordenen Text.

Die Annahme einer "authentischen Interpretation" dahin, die erwähnten Kleinflughäfen seien vom Geltungsbereich der "Drittabfertigung" (§ 3 Abs 1 Z 2 FBG) schon bisher nicht erfasst gewesen, verbietet sich schon wegen der Inkrafttretens-Anordnung in § 15 Abs 3 FBG (in der Fassung der erwähnten Novelle), die gerade keine Rückwirkung anordnet. Die Annahme einer "authentischen Interpretation" dahin, die erwähnten Kleinflughäfen seien vom Geltungsbereich der "Drittabfertigung" (Paragraph 3, Absatz eins, Ziffer 2, FBG) schon bisher nicht erfasst gewesen, verbietet sich schon wegen der Inkrafttretens-Anordnung in Paragraph 15, Absatz 3, FBG (in der Fassung der erwähnten Novelle), die gerade keine Rückwirkung anordnet.

4. Aus dem Gesagten folgt, dass der angefochtene Bescheid wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG aufzuheben ist. 4. Aus dem Gesagten folgt, dass der angefochtene Bescheid wegen Rechtswidrigkeit seines

Inhaltes gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Ziffer eins, VwGG aufzuheben ist.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt römisch zwei Nr 455.

Wien, am 25. März 2009

Schlagworte

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Bindung an den Wortlaut des Gesetzes VwRallg3/2/1
Anzuwendendes Recht Maßgebende Rechtslage VwRallg2 Auslegung Allgemein authentische Interpretation VwRallg3/1
Gemeinschaftsrecht Richtlinie EURallg4 Besondere Rechtsgebiete Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden
Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der
Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2009:2006030085.X00

Im RIS seit

19.04.2009

Zuletzt aktualisiert am

06.08.2015

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at