

TE Vwgh Erkenntnis 2003/11/18 2000/03/0253

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 18.11.2003

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E1E;
E3L E06202030;
E3L E07402010;
59/04 EU - EWR;
92 Luftverkehr;

Norm

11997E049 EG Art49;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Anh Pkt6;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art14 Abs1 lit a;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art14 Abs1 lit b;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art14 Abs2;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art14;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art2 lit e;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art2 lit g;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art6;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL Art7;
31996L0067 Bodenabfertigungsdienste-RL;
EURallg;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §3 Abs3;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 §7;
FlughafenBodenabfertigungsG 1998 Anh Pkt6;

Beachte

Serie (erledigt im gleichen Sinn): 2000/03/0242 E 18. November 2003

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Gall, Dr. Bernegger, Dr. Riedinger und Dr. Handstanger als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der D GmbH in Wien, vertreten durch Schuppich, Sporn & Winischhofer, Rechtsanwälte in 1010 Wien, Falkestraße 6, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 21. Juni 2000, Zl. 64.229/4-Pr8/00, betreffend Zulassung zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei ist schuldig, dem Bund Aufwendungen in Höhe von EUR 381,90 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Die beschwerdeführende Partei beantragte mit Eingabe vom 23. Dezember 1999, ihr die Bewilligung nach § 7 Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz (FBG), BGBl. I Nr. 97/1998, zur Erbringung des Bodenabfertigungsdienstes gemäß Punkt 6.3. des Anhanges zum FBG ("die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung") zu erteilen.

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde dieser Antrag gemäß § 7 iVm § 3 Abs. 3, letzter Satz FBG, abgewiesen.

Die belangte Behörde begründete ihre Entscheidung im Wesentlichen damit, dass eine Bewilligung nach § 7 Abs. 1 FBG immer nur für einen ganzen Bereich, nicht aber für die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die inhaltlich bloß einzelne Unterpunkte eines im Anhang zum FBG genannten Bereiches - der Antrag beziehe sich nur auf einen Unterpunkt des Bereiches 6., Reinigungsdienst und Flugzeugservice - umfassten, erteilt würden. Wie aus den Gesetzesmaterialien hervorgehe, sei Zweck der Regelung einerseits, ein ausreichendes Angebot aller für die Abfertigung von Luftfahrzeugen nötigen Dienstleistungen zu gewährleisten, insbesondere jener Dienstleistungen, die für sich allein für Anbieter von Dienstleistungen nicht beziehungsweise nicht ausreichend wirtschaftlich lukrativ wären. Andererseits diene die Bestimmung der Sicherheit der Zivilluftfahrt und einem sicheren und ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb. Die Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 enthalte keine explizite Aussage darüber, ob eine Regelung im Sinne des § 3 Abs. 3, letzter Satz FBG zulässig sei. Aus den Erwägungsgründen zur Richtlinie und den einschlägigen Bestimmungen lasse sich jedoch ableiten, dass § 3 Abs. 3, letzter Satz FBG nicht mit der Richtlinie in Widerspruch stehe.

Art. 14 Abs. 1 der Richtlinie 96/67/EG räume den Mitgliedstaaten die Möglichkeit ein, die Ausübung der Bodenabfertigungsdienste von der Erteilung einer Zulassung durch eine Behörde abhängig zu machen. Dabei werde den Mitgliedstaaten ein regulatorischer Spielraum für die Umsetzung eingeräumt, um den Besonderheiten der Branche sowie den situationsbedingten Erfordernissen Rechnung tragen und die allgemeine und betriebliche Sicherheit auf dem Flughafengelände garantieren zu können. Im Rahmen dieses Spielraumes könnten die Mitgliedstaaten auch eine Zulassung nur für einen gesamten Bereich, eine Kategorie von Bodenabfertigungsdiensten, vorsehen. Art. 14 der Richtlinie 96/67/EG knüpfe an die Begriffsbestimmung des Art. 2, insbesondere dessen lit. e und lit. g, an. Die deutsche Textfassung lasse die Bedeutung des Art. 2 lit. e auf Grund einer systematischen Interpretation in Verbindung mit den Art. 6 Abs. 2 und 7 Abs. 2 der Richtlinie 96/67/EG erschließen. Noch eindeutiger ergebe sich die Schlussfolgerung aus der englischen Textfassung der Richtlinie, die von "categories of ground handling services" spreche. Im Übrigen widerspreche § 3 Abs. 3 FBG auch nicht der Niederlassungs- bzw. Dienstleistungsfreiheit.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, in der Rechtswidrigkeit des Inhalts und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerde kostenpflichtig abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die Beschwerdeführerin rügt zunächst die Unzuständigkeit der belangten Behörde. Die Republik Österreich sei nach Art. 14 Abs. 1 der Richtlinie 96/67/EG des Rates verpflichtet, als Zulassungsbehörde eine solche Behörde einzurichten, die "vom Leitungsorgan des betreffenden Flughafens unabhängig" sein müsse. Die Bestellung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr als oberste Zivilluftfahrtbehörde zur Genehmigungsbehörde gemäß § 1 Z. 8 FBG widerspreche dieser Verpflichtung.

Dass diese Bedenken nicht zutreffen, hat der Verwaltungsgerichtshof bereits in seinem im Verfahren zur hg. Zl. 99/03/0445 ergangenen Erkenntnis vom 5. Juli 2000 - auf dessen Begründung gemäß § 43 Abs. 2 VwGG verwiesen wird - näher dargelegt.

Aber auch im Übrigen sind die Beschwerdeausführungen nicht zielführend:

Art. 2 lit. e und g der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft lauten:

"Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

e) 'Bodenabfertigungsdienste' die einem Nutzer auf einem Flughafen erbrachten Dienste, wie sie im Anhang beschrieben sind; ...

g) 'Dienstleister' jede natürliche oder juristische Person, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt."

Art. 6 der genannten Richtlinie lautet:

"Drittabfertigung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen gemäss Artikel 1 die erforderlichen Maßnahmen, um den Bodenabfertigungsdienstleistern den freien Zugang zum Markt der Drittabfertigungsdienste zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass die Bodenabfertigungsdienstleister in der Gemeinschaft niedergelassen sind.

(2) Die Mitgliedstaaten können die Zahl der Dienstleister begrenzen, die zur Erbringung folgender Bodenabfertigungsdienste befugt sind:

-

Gepäckabfertigung,

-

Vorfelddienste,

-

Betankungsdienste,

-

Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft. Sie dürfen die Zahl dieser Dienstleister indessen nicht auf weniger als zwei je Bodenabfertigungsdienst begrenzen.

(3) Darüber hinaus darf ab dem 1. Januar 2001 wenigstens einer dieser zugelassenen Dienstleister

-

weder durch das Leitungsorgan,

-

noch durch einen Nutzer, der in dem Jahr vor der Auswahl der Dienstleister mehr als 25 % der auf dem Flughafen registrierten Fluggäste oder Fracht befördert hat,

-

noch durch eine Stelle, die dieses Leitungsorgan oder einen solchen Nutzer unmittelbar oder mittelbar kontrolliert oder ihrerseits von einem der beiden kontrolliert wird,

unmittelbar oder mittelbar kontrolliert werden.

Ein Mitgliedstaat kann jedoch bis zum 1. Juli 2000 beantragen, dass die sich aus diesem Absatz ergebenden Verpflichtungen bis zum 31. Dezember 2001 ausgesetzt werden.

Die Kommission prüft mit Unterstützung des in Artikel 10 genannten Ausschusses einen solchen Antrag und kann unter Berücksichtigung der Entwicklung des Sektors und insbesondere der Situation von Flughäfen, die hinsichtlich des Verkehrsvolumens und ihrer Beschaffenheit vergleichbar sind, beschließen, dass dem Antrag stattgegeben wird.

(4) Begrenzen die Mitgliedstaaten nach Absatz 2 die Zahl der zugelassenen Dienstleister, so darf dadurch keinem Flughafenutzer ungeachtet des ihm zugewiesenen Flughafenbereichs die Möglichkeit genommen werden, bei jedem Bodenabfertigungsdienst, für den Begrenzungen gelten, effektiv zwischen mindestens zwei

Bodenabfertigungsdienstleistern gemäss den Absätzen 2 und 3 wählen zu können."

Art. 7 der Richtlinie 96/67/EG lautet:

"Selbstabfertigung

(1) Die Mitgliedstaaten treffen gemäss Artikel 1 die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der freien Ausübung der Selbstabfertigung.

(2) Bei folgenden Bodenabfertigungsdiensten können die Mitgliedstaaten die Selbstabfertigung jedoch mindestens zwei Nutzern vorbehalten, sofern diese nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien ausgewählt werden:

-

Gepäckabfertigung,

-

Vorfelddienste,

-

Betankungsdienste,

-

Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft."

Art. 14 der Richtlinie 96/67/EG lautet:

"Zulassung

(1) Die Mitgliedstaaten können die Ausübung der Bodenabfertigungsdienste auf einem Flughafen von der Erteilung einer Zulassung durch eine Behörde abhängig machen, die vom Leitungsorgan des betreffenden Flughafens unabhängig sein muss.

Die Kriterien für die Erteilung dieser Zulassung müssen einen Bezug zu einer gesunden finanziellen Lage und einer ausreichenden Versicherungsdeckung sowie zur allgemeinen bzw. betrieblichen Sicherheit von Einrichtungen, Luftfahrzeugen, Ausrüstungen und Personen, zum Umweltschutz und zur Einhaltung der einschlägigen Sozialgesetzgebung haben.

Diese Kriterien müssen folgenden Grundsätzen entsprechen:

a) Sie sind in nichtdiskriminierender Weise auf die verschiedenen Dienstleister und Nutzer anzuwenden.

b)

Sie müssen mit dem angestrebten Ziel im Zusammenhang stehen.

c)

Sie dürfen den Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung de facto nicht weiter als in dieser Richtlinie vorgesehen einschränken.

Diese Kriterien sind bekannt zu machen, und der Dienstleister oder Selbstabfertiger ist im voraus über das Zulassungsverfahren zu unterrichten.

(2) Die Zulassung darf nur verweigert oder entzogen werden, wenn der Dienstleister oder Selbstabfertiger den in Absatz 1 aufgeführten Kriterien aus Gründen, die ihm selbst anzulasten sind, nicht genügt. Die Gründe für eine etwaige Verweigerung bzw. einen etwaigen Entzug sind dem betreffenden Dienstleister oder Selbstabfertiger und dem Leitungsorgan mitzuteilen."

Punkt 6 des Anhangs der genannten Richtlinie lautet:

"Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste

6. Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen:

6.1. die Innen- und Aussenreinigung des Flugzeugs, den Toiletten- und Wasserservice;

6.2. die Kühlung und Beheizung der Kabine, die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug, das Enteisen des Flugzeugs;

6.3. die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung."

Gemäß § 3 Abs. 3 Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz, BGBl. I Nr. 97/1998 (FBG), dürfen einem Dienstleister einer oder mehrere der im Anhang genannten Bereiche der Bodenabfertigungsdienste bewilligt werden. Eine nur teilweise Bewilligung eines Bereiches eines Bodenabfertigungsdienstes ist nicht zulässig.

Gemäß § 3 Abs. 5 leg. cit. ist eine teilweise Bewilligung von Dienstleistungen dieses Bereiches zulässig, wenn nach dem 31. Dezember 2002 neben dem Leitungsorgan eines Flughafens kein zweiter, vom Leitungsorgan unabhängiger Dienstleister für einen der im Anhang genannten Bereiche von Bodenabfertigungsdiensten eine aufrechte Bewilligung innehat.

§ 7 FBG lautet:

"(1) Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten bedarf der Bewilligung durch die Genehmigungsbehörde.

(2) Eine Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn der Bewerber

1. die für die Ausübung der angestrebten Tätigkeit entsprechenden Kenntnisse nachweist und das entsprechend qualifizierte Personal beschäftigt,

2. sich hinsichtlich der Beschäftigung von Arbeitnehmern zur Einhaltung der in Österreich geltenden arbeits- und sozialrechtlichen Vorschriften verpflichtet hat,

3.

über die notwendige Betriebsorganisation verfügt und

4.

eine Versicherungsdeckung durch eine Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von 43 603 700 Euro nach Maßgabe der geplanten Tätigkeiten nachweist sowie

5. die finanzielle Leistungsfähigkeit seines Unternehmens glaubhaft macht.

(3) Dienstleister unterliegen der Betriebspflicht während der Betriebszeit des Flughafens.

(4) Die Bewilligung darf nur für die Dauer von höchstens sieben Jahren erteilt werden.

(5) Vor Erteilung der Bewilligung ist das Leitungsorgan anzuhören.

(6) Die Bewilligung kann im Interesse einer geordneten und sicheren Abwicklung des Flughafenbetriebes bedingt oder mit Auflagen erteilt werden.

(7) Dienstleister unterliegen der Aufsicht gemäß § 141 Luftfahrtgesetz.

(8) Stellt ein Dienstleister seine Tätigkeit vor Ablauf des erteilten Bewilligungszeitraumes ein, so ist er nach dem gleichen Verfahren (§§ 6 und 7) durch einen anderen zu ersetzen."

Punkt 6 des Anhangs zum FBG lautet:

"Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste

6. Bereich Reinigungsdienste und Flugzeugservice:

Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen:

6.1. die Innen- und Außenreinigungen des Flugzeugs, den Toiletten- und Wasserservice;

6.2. die Kühlung und Beheizung der Kabine, die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug, das Enteisen des Flugzeugs;

6.3. die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung."

Die Beschwerdeführerin vertritt die Auffassung, dass § 3 Abs. 3, zweiter Satz FBG der Richtlinie 96/67/EG widerspreche. Aus der Richtlinie könne nicht abgeleitet werden, dass nur eine solche Person Dienstleister (oder Selbstabfertiger) sein

könne, die sämtliche Bodenabfertigungsdienste erbringe, die unter einer Überschrift des Anhangs angeführt wären. Eine solche Einschränkung sei aus dem Erwägungsgrund 23 und Art. 14 der Richtlinie 96/67/EG unzulässig.

Dem kann jedoch nicht gefolgt werden:

Die 22. und 23. Begründungserwägung der Richtlinie 96/67/EG

lauten:

"(22) Damit die Flughäfen ihre Aufgabe der Verwaltung und des Betriebes der Infrastrukturen erfüllen und die allgemeine und betriebliche Sicherheit auf dem Flughafengelände garantieren können sowie im Hinblick auf die Gewährleistung des Schutzes der Umwelt und der Einhaltung der geltenden Sozialvorschriften müssen die Mitgliedstaaten das Tätigwerden eines Erbringers von Bodenabfertigungsdiensten von einer Zulassung abhängig machen dürfen. Die Kriterien für die Erteilung dieser Zulassung müssen objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein.

(23) Aus denselben Gründen müssen die Mitgliedstaaten auch weiterhin das Recht haben, die für ein reibungsloses Funktionieren der Flughafeneinrichtungen notwendigen Vorschriften zu erlassen und durchzusetzen. Diese Vorschriften müssen dem angestrebten Ziel entsprechen und dürfen nicht dazu führen, dass der Marktzugang oder die Ausübung der Selbstabfertigung de facto stärker eingeschränkt wird, als nach dieser Richtlinie zulässig ist. Dieses Recht muss unter Beachtung der Grundsätze der Objektivität, der Transparenz und der Nichtdiskriminierung ausgeübt werden."

Wie schon die einleitenden Worte der 23. Begründungserwägung "Aus denselben Gründen ..." zeigen, kann dieser Erwägungsgrund nicht aus dem Zusammenhang gerissen werden. Es ist daher auch auf die weiteren hier in Betracht kommenden Begründungserwägungen Bedacht zu nehmen.

Bereits in der ersten Begründungserwägung zur Richtlinie 96/67/EG geht der Rat der Europäischen Union von der schrittweisen Entwicklung einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik aus, mit welcher der wirtschaftliche und soziale Fortschritt dauerhaft gefördert werden soll. Nach den grundsätzlichen Feststellungen in den Begründungserwägungen 2 bis 5 hält der Rat in Begründungserwägung 6 ("Entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip ist es unerlässlich, dass der Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste zwar in einem gemeinschaftlichen Rahmen verwirklicht wird, den Mitgliedstaaten aber zugleich die Möglichkeit erhalten bleibt, den Besonderheiten der Branche Rechnung zu tragen") fest, dass den Mitgliedstaaten bei der Verwirklichung des Zuganges zum Markt der Bodenabfertigungsdienste die Möglichkeit erhalten bleibt, den Besonderheiten der Branche Rechnung zu tragen.

In weiterer Folge hält der Rat in der 9. Begründungserwägung die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste mit der Funktionsfähigkeit der Flughäfen vereinbar, jedoch muss die Liberalisierung gemäß der

10. Begründungserwägung schrittweise durchgeführt und auf die Erfordernisse des Sektors abgestimmt werden. In Begründungserwägung 11 führt der Rat aus, dass dem Marktzugang und der Selbstabfertigung bei bestimmten Diensten aus Gründen der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit sowie der verfügbaren Kapazitäten und Flächen Grenzen gesetzt sein können. Die Zahl der Dienstleister, die zur Erbringung solcher Dienste befugt sind, muss daher begrenzt werden können. Ebenso muss die Selbstabfertigung beschränkt werden können; die dabei angewandten Kriterien müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.

Nach der 13. Begründungserwägung muss sich der Flughafen die Verwaltung und den Betrieb jener Infrastruktureinrichtungen vorbehalten können, die aus technischen, Rentabilitäts-, Sicherheits- oder Umweltgründen nur schwer geteilt oder mehrfach bereitgehalten werden können. Dabei könnten die Sachzwänge so groß sein, dass bestimmte Beschränkungen des Marktzuganges bzw. der Selbstabfertigung gerechtfertigt sein können, sofern sie sachgerecht, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sind (14. Begründungserwägung). Nach der 15. Begründungserwägung muss bei einer Begrenzung der Dienstleister die Auswahl nach einem transparenten und unparteiischen Verfahren erfolgen.

Das Leitungsorgan eines Flughafens kann selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, wobei zwecks Wahrung des lauter Wettbewerbes eine buchmäßige Trennung zwischen den Tätigkeitsbereichen vorzunehmen ist. Um die Aufgabe der Verwaltung und des Betriebs der Infrastrukturen und die allgemeine und betriebliche Sicherheit auf dem Gelände garantieren zu können sowie im Hinblick auf die Gewährleistung des Schutzes der Umwelt und der Einhaltung

der geltenden Sozialvorschriften müssen die Mitgliedstaaten das Tätigwerden eines Erbringers von Bodenabfertigungsdiensten von einer Zulassung abhängig machen dürfen (19. bis 22. Begründungserwägung).

Die Gründe für die Erlassung und Durchsetzung der - in der

23. Begründungserwägung erwähnten - "für ein reibungsloses Funktionieren der Flughafeneinrichtungen notwendigen Vorschriften" finden sich in der "Erfüllung der Verwaltung und des Betriebs der Infrastrukturen" und der Garantie der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit auf dem Flughafengelände sowie im Hinblick auf die Gewährleistung des Schutzes der Umwelt und der Einhaltung der geltenden Sozialvorschriften.

Im Hinblick auf die zitierten Begründungserwägungen des Rates können diese Bestimmungen der Richtlinie nicht dahin interpretiert werden, dass durch sie eine bedingungslose und unmittelbare Marktöffnung normiert wird. Vielmehr hat die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste unter Beachtung der Besonderheiten der Branche behutsam, in zeitlichen Stufen, differenzierend nach der Größe der Flughäfen und orientiert an den Auswirkungen zu erfolgen.

Im Anhang der Richtlinie werden die Bodenabfertigungsdienste in elf Bereiche, darunter teilweise in mehrere Gruppen von Diensten - so auch der hier zu beurteilende Punkt 6 - untergliedert. Auf Grund des Kapazitäts- und Platzangebotes sowie insbesondere der Gewährleistung der Sicherheit muss der Zugang von den Mitgliedstaaten so gestaltet werden, dass die Funktionsfähigkeit von Flughafeneinrichtungen erhalten wird. Es ist daher, auch wenn die Liberalisierungsmaßnahmen den Marktzugang gewährleisten sollen, ein differenziertes Vorgehen, bei dem die Art der verschiedenen Dienste und die spezifischen Probleme des Flughafens berücksichtigt werden, geboten. Bei der Umsetzung der Richtlinie stimmte der österreichische Gesetzgeber die Liberalisierung auf die Erfordernisse des österreichischen Sektors ab und sah in § 3 Abs. 3 FBG auf Grund des inneren Zusammenhanges und zur klaren Abgrenzung der Verantwortlichkeit (vgl. BlgNR 1079, XX. GP, 2) die Bewilligung bloß von gesamten Bereichen der Bodenabfertigungsdienste vor, während eine nur teilweise Bewilligung eines Bereiches eines Bodenabfertigungsdienstes nicht zulässig sein soll.

Die beschwerdeführende Partei bringt vor, § 3 Abs. 3 FBG verbiete lediglich, dass von einem Unterpunkt eines Bereiches des Bodenabfertigungsdienstes (so wie hier 6.3. die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung) nur ein Teil (z.B. nur die Lagerung der Bordausrüstung) für sich allein nicht bewilligt werden dürfe.

Dieser Argumentation - bezogen auf die hier maßgebliche Rechtslage bis 31. Dezember 2002 - kann nicht gefolgt werden. In der Regierungsvorlage (BlgNR 1079, XX. GP) heißt es zu § 3 FBG wörtlich: "Wegen des inneren Zusammenhanges der einzelnen Bodenabfertigungsdienste, aber auch zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen und zur klaren Abgrenzung der Verantwortlichkeiten, sollen die im Anhang 1 genannten Dienste grundsätzlich nur jeweils in ihrer Gesamtheit (zB umfaßt der BAD Catering alle in 11.1 bis 11.5 genannten Tätigkeiten) erbracht werden können. Die Schaffung von Überkapazitäten bei den höher gewinnorientierten Tätigkeiten bei gleichzeitig zu geringen Kapazitäten in anderen Bereichen kann nicht Ziel der Liberalisierung sein." Daher ist davon auszugehen, dass mit "Bereichen der Bodenabfertigungsdienste" in § 3 Abs. 3 FBG die elf im Anhang aufgezählten Bereiche und nicht deren weitere Untergliederungen gemeint sind, während die Bewilligung bloß eines Untergliederungsteiles eines der elf Bereiche (etwa eine nur teilweise Bewilligung eines Bereiches eines Bodenabfertigungsdienstes) nicht zulässig sein soll. Sofern nach § 3 Abs. 5 FBG ab 1. Jänner 2003 unter den im Gesetz näher angeführten Umständen eine teilweise Bewilligung der im Anhang genannten Bereiche zulässig ist, kann darauf bei Überprüfung des angefochtenen Bescheides nicht Bedacht genommen werden.

Insoweit die Beschwerdeführerin die Auffassung der belangten Behörde rügt, eine Bewilligung könne nur für die Erbringung aller in einem "Bereich" enthaltenen Dienste gemeinsam erteilt werden, und vorbringt, diese Beschränkung sei diskriminierend, zumal die einzelnen Dienste nicht in einem Zusammenhang stünden, und dass § 3 Abs. 3, letzter Satz FBG einen Verstoß gegen die gemäß Art. 49 ff EG gemeinschaftsrechtlich geschützte Dienstleistungsfreiheit darstelle und aufgrund dieses Verstoßes unanwendbar wäre, ist ihr Folgendes zu entgegnen:

In den Begründungserwägungen zur Richtlinie führt der Rat der Europäischen Union aus, dass die Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste schrittweise durchgeführt werden muss und der Marktzugang aus Gründen der allgemeinen und betrieblichen Sicherheit, der Gewährleistung des Schutzes der Umwelt und der Einhaltung der

geltenden Sozialvorschriften sowie der verfügbaren Kapazitäten begrenzt werden kann. Insbesondere aber ergibt sich aus den Begründungserwägungen (vgl. dessen Punkt 4), dass die Bodenabfertigungsdienste "für das reibungslose Funktionieren des Luftverkehrs unerlässlich" sind, und "einen wesentlichen Beitrag zur effizienten Nutzung der Luftverkehrsinfrastruktur" leisten. Der so festgelegte Grundsatz gebietet es aber, dass die in den einzelnen Bereichen genannten Dienste, um ihre größtmögliche Effektivität zu gewährleisten, koordiniert erbracht werden, zu welchem Zweck es erforderlich ist, dass die Leistung der Dienste eines Bereiches in der Hand eines einzigen Dienstleisters liegt. Bezogen auf den hier in Rede stehenden Punkt 6 des Anhangs zum FBG bedeutet dies, dass die Dienste, die in ihrer Gesamtheit der Bereitstellung des Flugzeuges dienen, wie eben die Reinigung des Flugzeuges innen und außen, die Säuberung von Eis und Schnee, die Enteisung, der Service zur Besorgung der Sanitäranlagen, die Kühlung und Beheizung der Kabine, und eben auch die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung, die ineinandergreifend, in einer koordinierten Zeitabfolge und oftmals unter Zeitdruck erbracht werden müssen, möglichst effektiv aufeinander abgestimmt von einer Hand erbracht werden. Entgegen der Auffassung der beschwerdeführenden Partei ist eine ein derartiges koordiniertes Vorgehen gewährleistende Regelung im Interesse der Allgemeinheit sachlich geboten. Diese Regelung steht im Sinn des Art. 14 der Richtlinie 96/67/EG mit dem angestrebten Ziel im Zusammenhang und ist auch nicht diskriminierend. Sie steht im Einklang mit Art. 14 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 14 Abs. 1 lit. a und lit. b der genannten Richtlinie, zumal auch Punkt 6 des Anhangs zum FBG inhaltlich dem Punkt 6 des Anhangs zur Richtlinie 96/67/EG gleicht.

Auf Grund dieser Erwägungen steht auch Art. 49 EG der nationalen Regel des § 3 Abs. 3 FBG nicht entgegen. Die von der beschwerdeführenden Partei geltend gemachten Zweifel an der Auslegung gemeinschaftsrechtlicher Normen werden vom Verwaltungsgerichtshof nicht geteilt, weshalb keine Grundlage für die Einleitung eines Vorabentscheidungsverfahrens beim Europäischen Gerichtshof besteht.

Die Beschwerde erweist sich auf Grund der vorstehenden Erwägungen somit als unbegründet, sie war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47ff VwGG iVm BGBl. II Nr. 333/2003.

Wien, am 18. November 2003

Schlagworte

Gemeinschaftsrecht Richtlinie EURallg4 Gemeinschaftsrecht Richtlinie richtlinienkonforme Auslegung des innerstaatlichen Rechts EURallg4/3

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2003:2000030253.X00

Im RIS seit

10.12.2003

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at