

TE Vwgh Erkenntnis 2014/10/21 2012/03/0116

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 21.10.2014

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3R E07404000;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

32009R1073 Personenkraftverkehrsmarkt Art8 Abs4 litd;
32009R1073 Personenkraftverkehrsmarkt Art8 Abs4 lite;
32009R1073 Personenkraftverkehrsmarkt Art8 Abs4;
32009R1073 Personenkraftverkehrsmarkt Art8;
AVG §37;
AVG §39 Abs2;
B-VG Art18;
EURallg;
VwGG §24 Abs3;
VwGG §48 Abs1 Z2;
VwGG §53 Abs1;
VwGG §53 Abs2;
VwGG §79 Abs11;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):2012/03/0117

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerden 1. der A GmbH in S (zu ZI 2012/03/0116), 2. der V GmbH in S (zu ZI 2012/03/0117), beide vertreten durch Mahringer Steinwender Bestebner Rechtsanwälte OG in 5020 Salzburg, Markus-Sittikus-Straße 5, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. Juni 2012, ZI BMVIT-840.749/0012-IV/ST7/2012, betreffend Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Partei: H M in S), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der Erstbeschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.326,40 und der Zweitbeschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von EUR 220,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Das Mehrbegehren wird abgewiesen.

Begründung

I. Sachverhalt

1.1. Mit dem angefochtenen Bescheid wurde der mitbeteiligten Partei auf Grund ihrer Anträge vom 4. und 19. Oktober 2011 sowie vom 19. Jänner und 7. März 2012 gemäß Art 8 Abs 6 der Verordnung (EG) Nr 1073/2009 die Genehmigung zum Betrieb der Linie Salzburg - Hellbrunn - Berchtesgaden - Königssee/Jennerbahn auf folgender Strecke erteilt:

"Salzburg Hauptbahnhof - Südtirolerplatz - Rainerstraße - Mirabellplatz - Dreifaltigkeitsgasse - Makartplatz - Schwarzstraße - Staatsbrücke - F.-Hanusch-Platz - Gstättengasse - Griesgasse - Rudolfskai/Mozartsteg - Rudolfsplatz - Justizgebäude - Petersbrunnstraße - Erzabt-Klotz-Straße - Nonntaler Hauptstraße - Morzgerstraße - Fürstenweg - Schloss Hellbrunn - Fürstenweg - Morzgerstraße - Anif, Hellbrunnerstraße - Zoo (Tiergarten) - Friesacher - Alpenstraße (B 160) - Grödig, Neue-Heimat-Straße - Dr.-Richard-Hartmann-Straße - Feuerwehr (Gemeindeamt) - Gartenauer Straße - Gartenauerplatz (Untersbergbahn) - Berchtesgadener Straße (B 159) - Hangendenstein - österreichisch/deutsche Staatsgrenze Hangendenstein - Bundesstraße 305 - Markt Schellenberg - Hauptstraße (B 305) - Alpenstraße (B 305) - Berchtesgaden - Bergwerkstraße - Salzbergwerk - Bahnhofstraße - Kreisverkehr - Berchtesgaden Hbf./ZOB - Kreisverkehr - Königsseer Straße (B20) - Schönau am Königssee - Königsseer Straße (B 20) - Königssee Schifffahrt, Busparkplatz/Jennerbahn".

Gemäß Art 6 Abs 2 dieser Verordnung wurde diese Genehmigung bis zum 17. Juni 2017 erteilt, wobei die Linie mit sieben Kurspaaren in der Relation Salzburg Hbf - Schloss Hellbrunn in der Zeit von Palmsonntag bis 31. Oktober eines jeden Jahres und mit drei Kurspaaren in der Relation Salzburg Hbf - Königsseeschifffahrt/Jennerbahn ganzjährig zu befahren ist.

In Verbindung mit § 16 Abs 1 und 2 des Kraftfahrliniengesetzes, BGBl I Nr 203/1999, wurden folgende Auflagen vorgeschrieben:

"1.

Die Gesamtlänge der eingesetzten Omnibusse muss für den Betrieb der benützten Haltestellen geeignet sein bzw. ist auf diese abzustimmen.

2.

Die Haltestellen auf österreichischem Staatsgebiet dürfen nur zum Fahrgastwechsel angefahren, und nicht für Warte- und/oder Ruhezeiten im Wagenumlauf benützt werden.

3.

Der Verkehr darf nur grenzüberschreitend geführt werden jede Zwischenbedienung auf deutschem Staatsgebiet ist untersagt."

Im Zusammenhalt mit § 18 des Kraftfahrliniengesetzes wurde für die Aufnahme des Betriebs nach Maßgabe der erfolgten Haltestellengenehmigung eine Frist von vier Wochen festgesetzt.

1.2. Diese Entscheidung wurde im Wesentlichen wie folgt begründet: In dem über den vorliegenden Antrag durchgeführten Ermittlungsverfahren habe die damit befasste Behörde mit der Regierung von Oberbayern unter der Auflage, dass jede Bedienung auf deutschem Gebiet ausgeschlossen werde, das Einvernehmen hergestellt; weiters sei über regionalen Wunsch auf deutschem Staatsgebiet auch die Haltestelle Jennerbahn in den Fahrplan aufgenommen worden.

Im österreichischen Ermittlungsverfahren hätten die beschwerdeführenden Parteien, die mitbeteiligte Partei und die Kammer für Arbeiter und Angestellte Salzburg die im Bescheid zur Gänze oder auszugsweise wiedergegebenen Stellungnahmen abgegeben. Dazu seien (im bekämpften Bescheid ebenfalls teilweise wiedergegebene)

Gegenäußerungen der mitbeteiligten Partei erfolgt.

Die Stellungnahme der erstbeschwerdeführenden Partei vom 22. Dezember 2011 lautete:

"In Beantwortung ihres Schreibens vom 23.11.2011, Zahl 20625- VU55/847/3-2011 betreffend dem Ansuchen der Fa. H M, Autobusbetrieb um Erteilung einer internationalen Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie von Salzburg Hauptbahnhof bis Berchtesgaden Königssee dürfen wir folgende Stellungnahme abgeben:

Gegen die Erteilung der Konzession an die Firma H M, Autobusbetrieb wird von der A GmbH im Sinne der § 7 und § 14 Kfl-G Einspruch erhoben. Der Einspruch wird mit nachfolgendem Sachverhalt begründet:

Die geplante Kraftfahrlinie soll stündlich auf der Strecke Salzburg Hauptbahnhof - Salzburg Zentrum - Hellbrunn und dreimal täglich weiter über Anif - Grödig - Untersbergbahn - Berchtesgaden - Königssee und zurück betrieben werden.

Die beantragte Kraftfahrlinie bedient mit Ausnahme einer kurzen Schleife über den Hanuschplatz die identische Strecke wie die Kraftfahrlinie 25.

Streckenabschnitte der betroffenen Parallellinien:

Kfl-Linie 25: Hauptbahnhof - Zentrum/Rathaus - Hellbrunn - Grödig/Untersbergbahn

Bei Stattgabe des Antrages entsteht der A GmbH durch die Parallelbedienungen ein beträchtlicher wirtschaftlicher Schaden. Dies begründet sich darauf, dass derzeit vorhandene Einnahmen durch den Parallelverkehr abgesaugt werden.

Auswirkungen auf die Kraftfahrlinie 25:

Die Konzessionserteilung würde massive wirtschaftliche Einbußen für die Verkehrsverbindung Bahnhof - Hellbrunn - Anif - Grödig mit sich bringen. Die Gemeinden Anif, Grödig, das Land Salzburg und der Bund haben im Wege des Regionalverbandes und der Salzburger Verkehrsverbund GmbH einen Vertrag über eine Fahrplanverdichtung der Linie 25 geschlossen, in dem sich die Betriebsgemeinschaft, V GmbH und die Firma A GmbH verpflichtet haben die im Vertrag vereinbarten Kilometerleistungen zu erbringen. Nachdem der Vertrag auf Nettobasis (Einnahmenrisiko bei der Betriebsgemeinschaft) kalkuliert wurde und somit die derzeitigen Tarifierlöse einen wesentlichen Bestandteil für die wirtschaftliche Führung der gegenständlichen Linie darstellt, würde eine Konkurrenzierung zu einem wirtschaftlichen Verlust der gesamten Linie führen. Diese Verluste könnten nur durch eine zusätzliche Finanzierung von Dritten abgedeckt werden. Dieses widerspricht jedoch dem effizienten Einsatz von öffentlichen Mitteln.

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns, auf den Abschnitt III des ÖPNRV-G zu verweisen, in dem eine Vermeidung von Parallelverkehren verankert ist.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass die beantragte Konzessionsstrecke zum Großteil eine Parallelführung (Hauptbahnhof - Hellbrunn - St. Leonhard/Untersbergbahn) zur Kraftfahrlinie 25 darstellt. Die Linie 25 wird bereits im 20 Minuten Intervall geführt, so dass die zweckmäßige Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses bereits gewährleistet ist. Einem erhöhten Fahrgastaufkommen wird von A in der Form Rechnung getragen, dass bei Bedarf zusätzliche Busse eingesetzt werden."

Eine inhaltlich weitgehend gleichartige Stellungnahme hat auch die nunmehr zweitbeschwerdeführende Partei abgegeben.

In weiterer Folge hätten die beschwerdeführenden Parteien zu den wirtschaftlichen Auswirkungen und zu der ihrer Ansicht nach bestehenden Haltestellenproblematik Stellung genommen. Die Landeshauptfrau von Salzburg habe, obwohl gesetzlich nicht vorgesehen, ein Verfahren betreffend den Antrag der mitbeteiligten Partei auf Mitbenützung der österreichischen Haltestellen durchgeführt, das dieselben den Antrag ablehnende Stellungnahmen erbracht habe wie bereits im Rahmen des Ermittlungsverfahrens, denen die mitbeteiligte Partei neuerlich entgegengetreten sei. Auf eine Wiedergabe dieser Stellungnahmen könne verzichtet werden, da weder im Kraftfahrlineiengesetz noch in der Verordnung (EG) Nr 1073/2009 ein solches Verfahren vorgesehen sei. Allerdings sei per definitionem ein "Linienverkehr" die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden könnten (Art 2 Z 2 der zitierten Verordnung), weshalb abzuklären gewesen sei, ob trotz der Einwände der anderen Unternehmer eine Mitbenützung der vorgesehenen Haltestellen möglich sei. Seitens der Landeshauptfrau von Salzburg sei per E-Mail vom

1. Juni 2012 mitgeteilt worden, dass eine Mitbenützung der in Aussicht genommenen Haltestellen möglich sei, wobei jedoch die im Spruch des bekämpften Bescheides unter Punkt 2. angeführte Auflage (Benützung der Haltestellen nur für den Fahrgastwechsel) erforderlich sei.

Auf dem Boden des Ermittlungsverfahrens liege die Rechtsgrundlage für die vorliegende Entscheidung im Unionsrecht und nicht im Kraftfahrliniengesetz (gemeint: alleine). Zu Beginn des Verfahrens sei die Verordnung (EWG) Nr 684/1992, maßgeblich gewesen, die mit 4. Dezember 2011 durch die Verordnung (EG) Nr 1073/2009 abgelöst worden sei. Diese Verordnung enthalte nur wenige Abweisungsgründe und sehe in Art 8 Abs 4 lit d einen gewissen Konkurrenzschutz für "gemeinwirtschaftliche Verkehre" im Sinn der Verordnung (EG) Nr 1370/2007 vor. Nach Art 8 Abs 4 lit d leg cit entscheide ein Mitgliedstaat auf Grund einer eingehenden Analyse, dass der betreffende Verkehrsdienst ernsthaft die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Einklang mit dem geltenden Gemeinschaftsrecht durchgeführt werde, auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigen würde; in einem solchen Fall lege der Mitgliedstaat nicht diskriminierende Kriterien fest, mit denen ermittelt werde, ob der betreffende Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit des oben genannten vergleichbaren Dienstes ernsthaft beeinträchtigen würde, und teile sie der Kommission auf Anforderung mit.

Die gegenständliche Linie werde mit sieben Kurspaaren in der Relation Salzburg Hbf - Schloss Hellbrunn in der Zeit von Palmsonntag bis 31. Oktober eines jeden Jahres und ferner mit drei Kurspaaren in der Relation Salzburg Hbf - Königsseeschiffahrt/Jennerbahn ganzjährig betrieben. Diese - zumindest in der "Fremdenverkehrssaison" - zehn Kurspaare verkehrten stündlich ab 8 Uhr bis 17 Uhr ab Salzburg Hbf (von November bis Palmsonntag seien die Abfahrtszeiten 8 Uhr, 12 Uhr und 17 Uhr ab Salzburg Hbf) und würden mit Oldtimerbussen (Fassungsvermögen 30 Personen, keine Stehplätze) gefahren, wobei ein besonderer Beförderungspreis zur Anwendung komme. Das heiße, diese Linie sei ein rein touristisches Angebot, das keinesfalls geeignet sein könne, den mit relativ kurzen Intervallen und viel günstigeren SVV-Tarifen verkehrenden Stadtverkehr tatsächlich zu beeinträchtigen. Die einzige Linie, die eventuell eine ernsthafte Konkurrenz erhalten könnte, sei die ebenfalls touristische "H" Linie, für die jedoch auf Grund von Punkt 2 des Urteils des EuGH vom 22. Dezember 2010 in der Rs C-338/09 kein Konkurrenzschutz geltend gemacht werden könne. Nach diesem Urteil sei Art 49 AEUV dahin auszulegen, dass er nationalen Rechtsvorschriften entgegenstehe, die vorsehen würden, dass die Bewilligung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie zu touristischen Zwecken allein auf der Grundlage der Angaben eines Konkurrenzunternehmens, das Inhaber einer Bewilligung für den Betrieb einer mit der beantragten ganz oder teilweise identischen Linie sei, wegen der geminderten Rentabilität dieses Unternehmens versagt werde.

Die Genehmigungsbehörde teile die Ansicht der Konsensgegner, dass ein ausreichendes Angebot im öffentlichen Linien-, O-Bus- und Lokalbahnverkehr vorhanden sei, das ganzjährig zu günstigen (Verbund-)Beförderungspreisen von den zeitigen Morgenstunden bis in die Nacht mit bedarfsgerechten Intervallen das Verkehrsbedürfnis befriedige. Doch die gegenständliche Linie entspreche nicht diesem Angebot und biete über die Wintersaison (ca fünf Monate) nur drei Kurspaare täglich und auch für die restlichen ca sieben Monate beinhalte es kein günstiges Angebot für den täglichen Gebrauch, sondern eine (natürlich gegen entsprechenden Preis angebotene) touristische Attraktion mit alten Omnibussen.

Auf Grund dieser Überlegungen, der vorliegenden Zustimmung der deutschen Genehmigungsbehörde, der Eignung der Verkehrsstrecke und der Möglichkeit, die vorgesehenen Haltestellen mitzubenützen, sei dem Antrag spruchgemäß stattzugeben gewesen.

II. Beschwerdeverfahren

Gegen diesen Bescheid richten sich die vorliegenden Beschwerden mit dem Begehren, ihn wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete Gegenschriften jeweils mit dem Antrag, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die beiden Beschwerden wegen ihres persönlichen und sachlichen Zusammenhanges zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbunden.

III. Rechtslage

Die von der belangten Behörde im bekämpften Bescheid herangezogene Verordnung (EG) Nr 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 561/2006, ABI L 300 vom 14. November 2009, S 88, lautet in ihrer vorliegend noch anzuwendenden Fassung vor der Verordnung (EU) Nr 611/2012 der Kommission vom 9. Juli 2012 auszugsweise:

"Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union

...

in Erwägung nachstehender Gründe:

...

(2) Zur Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik gehört unter anderem die Aufstellung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Straße sowie die Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind.

(3) Um einen einheitlichen Rahmen für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen in der gesamten Gemeinschaft zu gewährleisten, sollte diese Verordnung für alle grenzüberschreitenden Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft gelten. ...

(4) Die Dienstleistungsfreiheit ist ein Grundprinzip der gemeinsamen Verkehrspolitik; danach müssen die Märkte des grenzüberschreitenden Verkehrs den Verkehrsunternehmen aller Mitgliedstaaten ohne Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts offenstehen.

(5) Voraussetzung für die Ausübung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftomnibussen sollte der Besitz einer Gemeinschaftslizenz sein. ...

...

(8) Der Linienverkehr muss weiterhin genehmigungspflichtig bleiben, wobei jedoch bestimmte Regeln und insbesondere die Genehmigungsverfahren zu ändern sind.

(9) Die Genehmigung des Linienverkehrs sollte künftig nach einem Genehmigungsverfahren erteilt werden, sofern keine eindeutig spezifizierten Gründe für die Ablehnung vorliegen, die dem Antragsteller zuzurechnen sind. Gründe für die Ablehnung im Zusammenhang mit dem relevanten Markt sollten entweder sein, dass der beantragte Dienst die Lebensfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durchgeführt wird, auf den unmittelbar betroffenen Abschnitten ernsthaft beeinträchtigt oder dass der Hauptzweck des Verkehrsdienstes nicht darin besteht, Fahrgäste zwischen Haltestellen in verschiedenen Mitgliedstaaten zu befördern.

...

haben folgende Verordnung erlassen:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen im Gebiet der Gemeinschaft, der von in einem Mitgliedstaat gemäß dessen Rechtsvorschriften niedergelassenen Unternehmen gewerblich oder im Werkverkehr mit Fahrzeugen durchgeführt wird, die in diesem Mitgliedstaat zugelassen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern, sowie für Leerfahrten im Zusammenhang mit diesem Verkehr.

...

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. 'grenzüberschreitender Verkehr'

a) eine Fahrt eines Fahrzeugs mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei der sich Ausgangspunkt und Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,

...

2. 'Linienverkehr' die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsstrecke, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können;

...

KAPITEL II

Gemeinschaftslizenz und Marktzugang

Artikel 4

Gemeinschaftslizenz

(1) Der grenzüberschreitende Personenverkehr mit Kraftomnibussen wird nach Maßgabe des Besitzes einer Gemeinschaftslizenz durchgeführt, die von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats nach dem im Anhang enthaltenen Muster ausgestellt wurde.

(2) Die zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats stellen dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz die Originallizenz aus, die von dem Verkehrsunternehmer aufbewahrt wird, sowie beglaubigte Kopien davon in einer Anzahl, die der Zahl der für den grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzten Fahrzeuge entspricht, über die der Inhaber der Gemeinschaftslizenz entweder als Eigentümer oder anderweitig verfügt, insbesondere aufgrund eines Abzahlungskauf-, Miet- oder Leasingvertrags.

...

Artikel 5

Zugang zum Markt

(1) Linienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

...

Die Durchführung von parallelen oder zeitlich befristeten Verkehrsdiensten, die auf die Benutzer der bestehenden Liniendienste ausgerichtet sind, der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge und die Durchführung von außerplanmäßigen Zusatzfahrten, die Nichtbedienung bestimmter Haltestellen oder die Bedienung zusätzlicher Haltestellen durch bestehende Liniendienste unterliegen den gleichen Regeln wie die bestehenden Liniendienste.

...

KAPITEL III

Genehmigungspflichtiger Linienverkehr

Artikel 6

Art der Genehmigung

(1) Die Genehmigung wird auf den Namen des Verkehrsunternehmens ausgestellt und ist nicht übertragbar.

...

(2) Die maximale Gültigkeitsdauer der Genehmigungen beträgt fünf Jahre. Sie kann auf Ersuchen des Antragstellers oder im gegenseitigen Einvernehmen der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, auf einen kürzeren Zeitraum festgesetzt werden.

(3) In der Genehmigung ist Folgendes festzulegen:

a)

Art des Verkehrsdienstes;

b)

die Streckenführung, insbesondere Ausgangspunkt und Bestimmungsort;

c)

die Gültigkeitsdauer der Genehmigung;

d)

die Haltestellen und der Fahrplan.

...

Artikel 8

Genehmigungsverfahren

(1) Die Genehmigung wird im Einvernehmen mit den Behörden aller Mitgliedstaaten erteilt, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde übermittelt diesen Behörden - sowie den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne dass Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden - zusammen mit ihrer Beurteilung eine Kopie des Antrags sowie aller sonstigen zweckdienlichen Unterlagen.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, teilen der Genehmigungsbehörde binnen zwei Monaten ihre Entscheidung mit. Diese Frist berechnet sich ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um Zustimmung, der auf der Empfangsbestätigung angegeben ist. Eine ablehnende Entscheidung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, ist angemessen zu begründen. Erhält die Genehmigungsbehörde innerhalb von zwei Monaten keine Antwort, so gilt dies als Zustimmung der ersuchten Behörden, und die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung erteilen.

Die Behörden der Mitgliedstaaten, deren Hoheitsgebiet durchfahren wird, ohne dass Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, können der Genehmigungsbehörde innerhalb der in Unterabsatz 1 genannten Frist ihre Bemerkungen mitteilen.

(3) Die Genehmigungsbehörde entscheidet binnen vier Monaten nach Einreichung des Antrags durch den Verkehrsunternehmer.

(4) Die Genehmigung wird erteilt, es sei denn,

a) der Antragsteller kann den Verkehr, für den der Antrag gestellt wurde, nicht mit ihm unmittelbar zur Verfügung stehenden Fahrzeugen durchführen;

b) der Antragsteller hat die einzelstaatlichen oder internationalen Rechtsvorschriften über die Beförderungen im Straßenverkehr, insbesondere die Bedingungen und Anforderungen im Zusammenhang mit Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr, nicht eingehalten, oder er hat schwerwiegende Verstöße gegen die Gemeinschaftsvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs, insbesondere die Bestimmungen betreffend die Fahrzeuge und die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, begangen;

c) im Fall eines Antrags auf Erneuerung einer Genehmigung wurden die Bedingungen für die Genehmigung nicht erfüllt;

d) ein Mitgliedstaat entscheidet aufgrund einer eingehenden Analyse, dass der betreffende Verkehrsdienst ernsthaft die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Einklang mit dem geltenden Gemeinschaftsrecht durchgeführt wird, auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigen würde. In einem solchen Fall legt der Mitgliedstaat nicht diskriminierende Kriterien fest, mit denen ermittelt wird, ob der betreffende Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit des oben genannten vergleichbaren Dienstes ernsthaft beeinträchtigen würde, und teilt sie der Kommission auf Anforderung mit;

e) ein Mitgliedstaat entscheidet aufgrund einer eingehenden Analyse, dass der Hauptzweck des Verkehrsdienstes nicht darin besteht, Fahrgäste zwischen Haltestellen in verschiedenen Mitgliedstaaten zu befördern.

Ein Mitgliedstaat kann mit Zustimmung der Kommission sechs Monate nach Unterrichtung des Verkehrsunternehmers

die Genehmigung für den Betrieb des grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes mit Kraftomnibussen aussetzen oder entziehen, falls ein bestehender grenzüberschreitender Verkehrsdienst mit Kraftomnibussen aus außergewöhnlichen Gründen, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung nicht absehbar waren, ernsthaft die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes der im Rahmen eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht durchgeführt wird, auf den betreffenden direkten Teilstrecken beeinträchtigt.

Bietet ein Verkehrsunternehmen niedrigere Preise als andere Kraftverkehrsunternehmen an oder wird die betreffende Verbindung bereits von anderen Kraftverkehrsunternehmen bedient, so rechtfertigt dies allein noch keine Ablehnung des Antrags.

(5) Die Genehmigungsbehörde und die zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten, die sich am Zustandekommen eines Einvernehmens gemäß Absatz 1 beteiligen müssen, dürfen Anträge nur aus Gründen ablehnen, die in dieser Verordnung vorgesehen sind.

(6) Nach Abschluss des in den Absätzen 1 bis 5 vorgesehenen Verfahrens erteilt die Genehmigungsbehörde die Genehmigung oder lehnt den Antrag förmlich ab.

Die Ablehnung eines Antrags ist zu begründen. Die Mitgliedstaaten gewährleisten den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, im Fall einer Ablehnung ihres Antrags ihre Rechte geltend zu machen.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet alle in Absatz 1 genannten Behörden von ihrer Entscheidung und übermittelt ihnen eine Kopie der Genehmigung.

(7) Gestattet das Verfahren zur Erzielung des in Absatz 1 genannten Einvernehmens der Genehmigungsbehörde nicht, über den Antrag zu entscheiden, so kann die Kommission innerhalb von zwei Monaten ab dem Zeitpunkt der Mitteilung einer ablehnenden Entscheidung eines oder mehrerer der gemäß Absatz 1 ersuchten Mitgliedstaaten damit befasst werden.

(8) Die Kommission entscheidet nach Anhörung der beteiligten Mitgliedstaaten binnen vier Monaten nach Erhalt der Mitteilung der Genehmigungsbehörde; diese Entscheidung tritt 30 Tage nach ihrer Bekanntgabe an die beteiligten Mitgliedstaaten in Kraft.

(9) Die Entscheidung der Kommission bleibt bis zum Zustandekommen eines Einvernehmens zwischen den beteiligten Mitgliedstaaten in Kraft.

...

Artikel 11

Pflichten des Beförderungsunternehmens

(1) Der Betreiber eines Linienverkehrs muss - außer im Fall höherer Gewalt - während der Geltungsdauer der Genehmigung alle Maßnahmen zur Sicherstellung einer Verkehrsbedienung treffen, die den Regeln der Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Beförderungskapazität sowie den übrigen von der zuständigen Behörde gemäß Artikel 6 Absatz 3 festgelegten Anforderungen entspricht.

(2) Der Verkehrsunternehmer muss die Streckenführung, die Haltestellen, den Fahrplan, die Fahrpreise und die sonstigen Beförderungsbedingungen für alle Benutzer leicht zugänglich anzeigen.

(3) Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 haben die betroffenen Mitgliedstaaten die Möglichkeit, im gegenseitigen Einvernehmen und im Einvernehmen mit dem Genehmigungsinhaber die Bedingungen für den Betrieb eines Linienverkehrs zu ändern.

...

Artikel 31

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Sie gilt ab dem 4. Dezember 2011 mit Ausnahme des Artikels 29, der ab dem 4. Juni 2010 gilt."

IV. Erwägungen

1. Mit dem bekämpften Bescheid wurde der mitbeteiligten Partei die Genehmigung für den dort näher spezifizierten grenzüberschreitenden Linienverkehr nach Art 8 Abs 6 der Verordnung (EG) Nr 1073/2009 (VO) erteilt.

In dem wiedergegebenen Art 8 VO wird das diesbezügliche Genehmigungsverfahren geregelt. Im Abs 4 des Art 8 leg cit werden die Gründe normiert, die der Erteilung einer Genehmigung entgegenstehen. Zuvor wird im neunten Erwägungsgrund zum Ausdruck gebracht, dass Gründe für die "Ablehnung" - dh für die Versagung der Genehmigung - "im Zusammenhang mit dem relevanten Markt" entweder die in Art 8 Abs 4 lit d VO oder die in Art 8 Abs 4 lit e VO genannten Versagungsgründe sein sollen.

Damit war es Aufgabe der belangten Behörde (anders als in ihren Gegenschriften angedeutet), von Amts wegen zu prüfen, ob diese Versagungsgründe vorliegen und dazu von Amts wegen den maßgebenden Sachverhalt zu ermitteln.

Aus dem bekämpften Bescheid ergibt sich, dass die mitbeteiligte Partei von Palmsonntag bis zum 31. Oktober eines jeden Jahres - somit für einen Zeitraum von mehr als sechs Monate pro Jahr - am Tag weitaus überwiegend - nämlich mit sieben Kurspaaren - keine internationale (vgl "grenzüberschreitenden Verkehr" iSd Art 2 Abs 1 lit a VO), sondern eine in Österreich gelegene Relation (Salzburg Hbf - Schloss Hellbrunn) bedient, während sie für diesen Zeitraum sowie für die übrige Zeit des Jahres lediglich mit drei Kurspaaren einen grenzüberschreitenden Verkehr (Relation Salzburg Hbf - Königsseeschiffahrt/Jennerbahn) befährt. Angesichts dieses Sachverhaltes erscheint es nicht ausgeschlossen, dass der Versagungsgrund des Art 8 Abs 4 lit e VO, dass nämlich der Hauptzweck des Verkehrsdienstes nicht darin besteht, Fahrgäste zwischen Haltestellen in verschiedenen Mitgliedstaaten zu befördern, gegeben sein könnte.

Eine Prüfung dieser Frage hat die belangte Behörde im bekämpften Bescheid aber überhaupt unterlassen und damit nicht die in der genannten Bestimmung verlangte "eingehende Analyse" vorgenommen. Damit war die Beschwerde (entgegen der belangten Behörde) nicht "präkludiert", auf die sich aus Art 8 Abs 4 lit e VO ergebenden Genehmigungserfordernisse näher hinzuweisen.

Insofern hat die belangte Behörde daher die Rechtslage verkannt und den angefochtenen Bescheid schon deshalb mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit belastet.

2. Bei diesem Ergebnis ist es nicht erforderlich, auf die von der belangten Behörde mit Blick auf Art 8 Abs 4 lit d VO durchgeführte Prüfung näher einzugehen. Anzumerken ist allerdings, dass die belangte Behörde auch diesbezüglich den maßgebenden Sachverhalt festzustellen hat. Dies gilt insbesondere betreffend die ernsthafte Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes im Sinn des letzten Satzes des Art 8 Abs 4 lit d VO. Wenn auch in einem solchen Fall es einem solchen vergleichbaren Dienst zufallen wird, der Behörde die notwendigen "Daten" betreffend die ernsthafte Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit zur Verfügung zu stellen und insofern am Verfahren mitzuwirken, hat die belangte Behörde den maßgebenden Sachverhalt festzustellen, um der nach Art 8 Abs 4 lit d VO erforderlichen eingehenden Analyse eine objektive Grundlage zu geben.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der zweite Satz des Art 8 Abs 4 lit d VO von den Mitgliedstaaten ausdrücklich die Festlegung von nicht diskriminierenden Kriterien für die Ermittlung verlangt, ob der betreffende Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines genannten vergleichbaren Dienstes ernsthaft beeinträchtigen würde, und dass ferner diese Anforderungen der Europäischen Kommission auf Verlangen mitzuteilen sind. Insofern erweist sich Art 8 Abs 4 lit d VO nicht als unmittelbar anwendbar (vgl etwa Öhlinger/Potacs, EU-Recht und staatliches Recht⁵, 2014, S 63 f), weshalb diese Festlegung auf dem Boden des Art 18 B-VG auf gesetzlichem Wege oder in einer auf einer gesetzlichen Regelung gegründeten Weise zu erfolgen hat (vgl dazu etwa VwGH vom 26. April 2005, 2005/03/0031, VwGH vom 22. April 2008, 2008/18/0129, sowie VfGH vom 11. Oktober 2006, G 138/05 ua (VfSlg 17.967/2006), und VfGH vom 1. Dezember 2006, G 81/11 ua (VfSlg 19.569/2011)).

V. Ergebnis

1. Der angefochtene Bescheid war daher gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG iVm § 79 Abs 11 leg cit wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben.

2. Der Spruch über den Aufwandsatz gründet auf §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008 (vgl § 79 Abs 11 VwGG im Zusammenhalt mit § 3 der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014 idF BGBl II Nr 8/2014).

Das Mehrbegehren war abzuweisen, weil die beiden beschwerdeführenden Parteien einen einzigen Verwaltungsakt

(den Bescheid vom 18. Juni 2012) angefochten haben und ihre Beschwerden die Unterschrift desselben Rechtsanwaltes aufweisen. Nach § 53 Abs 2 iVm § 53 Abs 1 und § 79 Abs 11 VwGG ist daher so vorzugehen, wie wenn nur die erstbeschwerdeführende Partei (deren Beschwerde die niedrigere Geschäftszahl beim Verwaltungsgerichtshof aufweist) Beschwerde erhoben hätte; nur ihr ist daher Schriftsataufwandersatz zuzusprechen, die Gebühr nach § 24 Abs 3 VwGG (im tatsächlich entrichteten Ausmaß) dagegen beiden beschwerdeführenden Parteien (vgl VwGH vom 25. März 2009, 2006/03/0064,0065, mwH).

Wien, am 21. Oktober 2014

Schlagworte

Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung Gemeinschaftsrecht Verordnung EURallg5

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2014:2012030116.X00

Im RIS seit

08.01.2015

Zuletzt aktualisiert am

09.01.2015

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at