

Verwaltungsgerichtshof

ZI 2013/03/0105-13

IM NAMEN DER REPUBLIK!

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 Ö Aktiengesellschaft in W, vertreten durch Lansky, Ganzger & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Rotenturmstraße 29/9, gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 6. Dezember 2010, ZI SCK-WA-10-035, betreffend Entschädigungsbedingungen (weitere Partei: Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie), zu Recht erkannt:

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhalts aufgehoben.

Der Bund hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von € 1.326,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Entscheidungsgründe:

1. Mit den Spruchpunkten 1 und 3 bis 6 des angefochtenen Bescheides hat die belangte Behörde der beschwerdeführenden Partei aufgetragen, in dem von ihr auf Beförderungsverträge angewendeten Österreichischen Eisenbahn-, Personen- und Reisegepäcktarif (im Folgenden: ÖPT) bestimmte Änderungen vorzunehmen. Im Einzelnen wurde Folgendes angeordnet:

"1. in Ziffer 21 Österreichischer Eisenbahn- Personen- und -Reisegepäcktarif (ÖPT) ist folgende Formulierung aufzunehmen:

'Bei einer Verspätung von mehr als 60 Minuten wird die Eisenbahn den Fahrgästen kostenlos Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit anbieten, sofern diese im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind.'

(23. Oktober 2013)

[...]

3. Ziffer 21.9., 1. Absatz ÖPT ist wie folgt zu ändern:

Die Formulierung 'zwei Monate nach erfolgter Verspätung.' ist zu streichen und durch

'eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung.' zu ersetzen, sodass sie lautet:

'Entschädigungszahlungen erfolgen nur aufgrund einer Einreichung des vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Antrages auf Entschädigung und Refundierung bei Zugverspätungen unter Verwendung des diesbezüglichen Formulars innerhalb eines Monats nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung.'

4. In Ziffer 21 ÖPT ist folgende Formulierung aufzunehmen:

'Ansprüche auf Fahrpreischädigung verjähren in einem Jahr. Die Verjährung beginnt mit dem auf den Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises folgenden Tag.'

5. Ziffer 21.9., 2. Absatz ÖPT ist um folgenden Satz zu ergänzen:

'Die Belege sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen.'

6. Ziffer 21.10. ÖPT ist wie folgt zu ändern:

Für Fahrpreischädigungen gem. Art. 17 der VO (EG) Nr. 1371/2007 sind folgende Bestimmungen zu streichen:

- 'bei Verschulden des Reisenden,
- bei Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Faltes notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Vorliegen eines außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegenden Umstandes, den der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde,
- wenn die Verspätung auf Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, die nicht Teil des Beförderungsvertrages sind.'

Für die Fahrpreischädigung für Jahreskarten gem. § 2 Bundesgesetz zur VO (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr BGBl. I 25/2010 sind folgende Bestimmungen zu streichen:

- 'bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde,

- wenn die Verspätung auf Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, die nicht Teil des Beförderungsvertrages sind."

Mit Spruchpunkt 2 des angefochtenen Bescheides sprach die belangte Behörde gegenüber der beschwerdeführenden Partei Folgendes aus:

"2. Der in Ziffer 21.6. ÖPT genannte Pünktlichkeitsgrad wird für die Periode bis 30.04.2011 zur Kenntnis genommen.

Für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sind bis 11.03.2011 gemäß folgender einheitlicher Parameter die entsprechenden neuen Werte vorzulegen und zwar:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte vorzugeben
- Die Pünktlichkeitsgrade sind unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb zu ermitteln
- Die vorgegebenen Pünktlichkeitsgrade haben sich auch an den in den Verkehrsdienstverträgen festgelegten Pünktlichkeitsgraden zu orientieren. Abweichungen sind zu begründen.

Das Erreichen des gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festgesetzten Pünktlichkeitsgrades ist anhand folgender Parameter zu beurteilen:

- Die Pünktlichkeitsgrade sind monatlich zu ermitteln
- Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten als pünktlich
- Für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen
- Das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung

Als Begründung für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade sind Pünktlichkeitsstatistiken für den Regelbetrieb für die einzelnen Strecken bzw. Streckenabschnitte jeweils für den Zeitraum Jänner 2010 bis Dezember 2010 vorzulegen, welche nach obigen Parametern zu erstellen sind."

Als Rechtsgrundlage für die getroffenen Anordnungen gab die belangte Behörde § 22a Abs 1 und 2 sowie § 78b Abs 2 Z 1 und 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), die Verordnung (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im

Eisenbahnverkehr (im Folgenden: VO 1371/2007), das Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl I Nr 25/2010, sowie das Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG) an.

Begründend führte die belangte Behörde aus, dass die beschwerdeführende Partei die Entschädigungsbedingungen am 17. Mai 2010 bzw eine adaptierte Fassung dieser Bedingungen am 29. September 2010 im Sinne des § 22a Abs 2 EisbG vorgelegt habe. Die belangte Behörde habe ein aufsichtsbehördliches Prüfungsverfahren eingeleitet.

Die belangte Behörde sei die gemäß Art 30 der VO 1371/2007 für Österreich benannte Stelle, welche für die Überprüfung der Entschädigungsbedingungen betreffend deren Übereinstimmung mit den europarechtlichen Vorschriften, insbesondere zur Durchsetzung der in der VO 1371/2007 genannten Ziele, zuständig sei. Die belangte Behörde habe daher die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden. Es sei daher die Zuständigkeit der belangten Behörde zur Erlassung der im Spruch genannten Aufträge gegeben.

Zu Spruchpunkt 2 des angefochtenen Bescheides führt die belangte Behörde aus, sie habe den bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrad zur Kenntnis genommen. Gemäß Art 17 Abs 1 der VO 1371/2007 könnten Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, angemessene Entschädigungen gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen.

Österreich habe den Stadtverkehr soweit als möglich und den Vorort- und Regionalverkehr von allen wesentlichen Bestimmungen ausgenommen. Gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur VO 1371/2007 (BGBl I Nr 25/2010) sei jedoch für Fahrgäste, die über eine namentlich auf ihre Person ausgestellte und nur sie zur Benützung berechtigte (Verbund)Jahreskarte verfügen, eine Entschädigung bei

Nichterreichung eines vorab bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrades vorgesehen und damit die Bestimmung über Fahrgäste mit Zeitfahrkarten gemäß Art 17 Abs 1 der VO 1371/2007 in innerstaatliches Recht umgesetzt worden.

Gemäß § 2 Abs 1 Z 3 des Bundesgesetzes zur VO 1371/2007 sei der Pünktlichkeitsgrad vom Eisenbahnverkehrsunternehmen für einzelne Strecken bzw Streckenabschnitte unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb vorzugeben. Der Regelbetrieb könne nach seinem Wortsinn wie folgt definiert werden: Der Regelbetrieb werde erfüllt, wenn alle technischen Einrichtungen der Eisenbahninfrastruktur und der Schienenfahrzeuge funktionieren und die Schienenfahrzeuge der Regel nach bewegt werden. Müsse vom Regelbetrieb abgewichen werden, spreche man von einer Betriebsstörung.

Unter Pünktlichkeit im Eisenbahnbetrieb sei wie allgemein im Verkehrswesen die Übereinstimmung von geplanten bzw im Voraus veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten (Fahrplan) mit den tatsächlich erreichten Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu verstehen, dabei seien aber nur geringfügige Verspätungen zu vernachlässigen.

Die belangte Behörde sei verpflichtet, im Sinne des Gleichheitsgrundsatzes gemäß Art 7 B-VG für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (Personenverkehr) nach Möglichkeit den bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrad nach einheitlichen Parametern zu beurteilen.

Abweichungen "von den von der belangten Behörde zur wettbewerbsaufsichtsbehördlichen Beurteilung bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgraden für erforderlich gehaltenen Parametern" könnten nur dann hingenommen werden, wenn dafür sachlich gerechtfertigte Gründe angegeben würden. Die Schienen-Control GmbH habe der belangten Behörde berichtet, dass ein Teil der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Ermittlung des Pünktlichkeitsgrades folgende Parameter beachte: Züge gelten bis zu einer Verspätung von maximal 3 Minuten am Endbahnhof als pünktlich; für ausgefallene Züge wird die Zeit bis zum

nächstfolgenden planmäßigen Zug als Verspätung gemessen; das Abwarten eines Anschlusses (Sichtanschluss) zählt nicht als Verspätung.

Um eine einheitliche Beurteilung des Pünktlichkeitsgrades durch die Regulierungsbehörden in Zukunft zu ermöglichen, habe die belangte Behörde beschlossen, die bekannt gegebenen Pünktlichkeitsgrade vorerst zur Kenntnis zu nehmen; bei der Vorlage der neu geltenden Pünktlichkeitsgrade ab Mai 2011 seien aber von den Eisenbahnverkehrsunternehmen die in Spruchpunkt 2 angeführten Parameter zu beachten, wobei diese Werte "nach § 2 leg cit" (gemeint: des Bundesgesetzes zur Verordnung 1371/2007, BGBl I Nr 25/2010) ab Mai 2011 zu gelten hätten. Als Begründung für die ab Mai 2011 neu geltenden Pünktlichkeitsgrade seien Pünktlichkeitsstatistiken für den Regelbetrieb für die einzelnen Strecken bzw Streckenabschnitte jeweils für den Zeitraum Jänner 2010 bis Dezember 2010 vorzulegen, welche nach diesen Parametern zu erstellen seien.

Soweit sich die beschwerdeführende Partei auf die europäische Praxis berufe, wenn sie erst die Überschreitung der fahrplanmäßigen Abfahrts- oder Ankunftszeit um 5 oder mehr als 5 Minuten in ihren Statistiken als verspätet werte, so könne dies von der belangten Behörde nur dann im Sinne der Gleichbehandlung berücksichtigt werden, wenn die beschwerdeführende Partei sachlich gerechtfertigte Gründe bei der Vorlage der neuen Entschädigungsbedingungen vorbringe, warum für sie andere Parameter als für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Anwendung kommen sollten, zumal es feststelltermaßen auch andere europäische Bahnen gebe, wie zB die SBB, die Verspätungen ab 3 Minuten messen.

Zu Spruchpunkt 6 des angefochtenen Bescheides führte die belangte Behörde aus, die beschwerdeführende Partei habe argumentiert, dass es für sie außer Frage stehe, dass die in Art 17 der VO 1371/2007 genannten Ausschließungsgründe zusätzlich zu den in Art 32 ER CIV genannten zur Anwendung gelangten. Dem sei entgegenzuhalten, dass in Art 17 Abs 1 und 4 der VO 1371/2007 nur folgende Ausschlussgründe angeführt seien: wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweisen könne, dass die Verspätungen außerhalb des räumlichen

Geltungsbereichs des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft eingetreten seien, wenn der Fahrgast bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert worden sei, und wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten betrage.

Gemäß § 78b Abs 2 Z 2 EibG sei es Aufgabe der belangten Behörde, darüber zu wachen, ob das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Entschädigungsbedingungen nach den Kriterien des Art 17 der VO 1371/2007 festgesetzt habe. Nach Ansicht der belangten Behörde sei es europarechtlich nicht gerechtfertigt, weitere Ausschlussgründe als die genannten in den Entschädigungsbedingungen festzusetzen.

2. Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende, Rechtswidrigkeit seines Inhalts sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend machende Beschwerde mit dem Antrag, ihn kostenpflichtig aufzuheben.

3. Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

4. Da der Verwaltungsgerichtshof bei der Entscheidung über diese Beschwerde zum einen die Reichweite der sich allenfalls aus dem Unionsrecht ergebenden Befugnisse der belangten Behörde als im Sinne des Artikel 30 der VO 1371/2007 eingerichteter Stelle zur Durchsetzung dieser Verordnung zu beurteilen und zum anderen zu klären hat, ob eine Fahrpreischädigung im Sinne des Artikels 17 der VO 1371/2007 vom Eisenbahnunternehmen in Fällen höherer Gewalt verweigert werden darf, hat der Verwaltungsgerichtshof mit Beschluss vom 8. September 2011, Zl 2011/03/0077, dem Gerichtshof der Europäischen Union nach Art 267 AEUV folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

"1. Ist Artikel 30 Absatz 1 erster Unterabsatz der Verordnung (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl L 315 vom

3. Dezember 2007, S 14, dahin auszulegen, dass die für die Durchsetzung dieser Verordnung benannte nationale Stelle befugt ist, einem Eisenbahnunternehmen, dessen Entschädigungsbedingungen für die Fahrpreisschädigung nicht den in Artikel 17 dieser Verordnung festgelegten Kriterien entsprechen, den konkreten Inhalt der von diesem Eisenbahnunternehmen zu verwendenden Entschädigungsbedingungen verbindlich vorzuschreiben, auch wenn das nationale Recht ihr lediglich die Möglichkeit einräumt, derartige Entschädigungsbedingungen für unwirksam zu erklären?

2. Ist Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl L 315 vom 3. Dezember 2007, S 14, dahin auszulegen, dass ein Eisenbahnunternehmen die Verpflichtung zur Leistung von Fahrpreisschädigungen in Fällen höherer Gewalt ausschließen darf, dies entweder in analoger Anwendung der in den Verordnungen (EG) Nr 261/2004, (EU) Nr 1177/2010 oder (EU) Nr 181/2011 vorgesehenen Ausschlussgründe oder durch Heranziehung der Haftungsbefreiungen, wie sie in Artikel 32 Absatz 2 der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV, Anhang I zur Verordnung) enthalten sind, auch für Fälle der Fahrpreisschädigung?"

5. Mit Urteil vom 26. September 2013, C-509/11, ÖBB-Personenverkehr AG, hat der Gerichtshof der Europäischen Union diese Fragen wie folgt beantwortet:

"1. Art. 30 Abs. 1 Unterabs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr ist dahin auszulegen, dass die für die Durchsetzung dieser Verordnung benannte nationale Stelle im Fall des Fehlens einer dahin gehenden nationalen Rechtsvorschrift einem Eisenbahnunternehmen, dessen Entschädigungsbedingungen für die Fahrpreisschädigung nicht den in Art. 17 der Verordnung festgelegten Kriterien entsprechen, nicht den konkreten Inhalt dieser Bedingungen vorschreiben darf.

2. Art. 17 der Verordnung Nr. 1371/2007 ist dahin auszulegen, dass ein Eisenbahnunternehmen nicht berechtigt ist, in seine Allgemeinen Beförderungsbedingungen eine Klausel aufzunehmen, wonach es von seiner Pflicht zur Fahrpreisschädigung bei Verspätungen befreit ist, wenn die Verspätung auf höherer Gewalt oder einem der in Art. 32 Abs. 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 angeführten Gründe beruht."



6. Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

6.1. Die beschwerdeführende Partei wendet sich grundsätzlich gegen die mit dem angefochtenen Bescheid getroffenen Anordnungen, da sie damit zu - von der belangten Behörde im Detail wörtlich vorgegebenen - Änderungen ihrer Entschädigungsbedingungen verpflichtet werde, obgleich der belangten Behörde nach § 78b EiszG lediglich das Recht zukomme, Entschädigungsbedingungen unter bestimmten Voraussetzungen für unwirksam zu erklären. Darüber hinaus richtet sich das Beschwerdevorbringen inhaltlich (nur) gegen Spruchpunkt 6 des angefochtenen Bescheides, da der beschwerdeführenden Partei damit - zusammengefasst - verunmöglicht werde, sich durch Berufung auf das Vorliegen höherer Gewalt von der Verpflichtung zur Fahrpreischädigung nach Art 17 der VO 1371/2007 zu befreien.

6.2. Die für das Beschwerdeverfahren relevanten Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr lauten:

"Artikel 1 - Gegenstand

Diese Verordnung enthält Vorschriften für

- a) die von den Eisenbahnunternehmen bereitzustellenden Informationen, den Abschluss von Beförderungsverträgen, die Ausgabe von Fahrkarten und die Umsetzung eines rechnergestützten Informations- und Buchungssystems für den Eisenbahnverkehr,
- b) die Haftung von Eisenbahnunternehmen und ihre Versicherungspflicht gegenüber den Fahrgästen und deren Gepäck,
- c) die Pflichten von Eisenbahnunternehmen gegenüber den Fahrgästen bei Verspätungen,
- d) den Schutz von und Hilfeleistungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität,
- e) die Festlegung und Überwachung von Dienstqualitätsnormen, das Risikomanagement für die persönliche Sicherheit der Fahrgäste und die Bearbeitung von Beschwerden, und
- f) allgemeine Durchsetzungsvorschriften.

## Artikel 2 - Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt gemeinschaftsweit für alle Eisenbahnfahrten und -dienstleistungen, die von einem oder mehreren nach der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen genehmigten Eisenbahnunternehmen erbracht werden.

[...]

(3) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung gelten die Artikel 9, 11, 12 und 19, Artikel 20 Absatz 1 und Artikel 26 gemeinschaftsweit für alle Schienenpersonenverkehrsdienste.

(4) Mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Bestimmungen kann ein Mitgliedstaat in transparenter und nicht diskriminierender Weise für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren, der zweimal um höchstens fünf Jahre verlängert werden kann, eine Ausnahme von der Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung auf inländische Schienenpersonenverkehrsdienste gewähren.

(5) Mit Ausnahme der in Absatz 3 genannten Bestimmungen kann ein Mitgliedstaat Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadtverkehrs, Vorortverkehrs und Regionalverkehrs von der Anwendung dieser Verordnung ausnehmen. [...]

[...]

## Artikel 17 - Fahrpreisanschädigung

(1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, kann ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreisanschädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

a) 25 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten;

b) 50 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.

Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt.

Die Entschädigung für eine Verspätung wird im Verhältnis zu dem Preis berechnet, den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat.

Wurde der Beförderungsvertrag für eine Hin- und Rückfahrt abgeschlossen, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung auf der Grundlage des halben entrichteten Fahrpreises berechnet. In gleicher Weise wird der Preis für einen verspäteten Verkehrsdienst, der im Rahmen eines sonstigen Beförderungsvertrags mit mehreren aufeinanderfolgenden Teilstrecken angeboten wird, anteilig zum vollen Preis berechnet.

Verspätungen, für die das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass sie außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft eingetreten sind, werden bei der Berechnung der Verspätungsdauer nicht berücksichtigt.

(2) Die Zahlung der Entschädigung erfolgt innerhalb von einem Monat nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen erfolgen, sofern deren Bedingungen (insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Zielorts) flexibel sind. Die Entschädigung erfolgt auf Wunsch des Fahrgasts in Form eines Geldbetrags.

(3) Der Entschädigungsbetrag darf nicht um Kosten der Finanztransaktion wie Gebühren, Telefonkosten oder Porti gekürzt werden. Die Eisenbahnunternehmen dürfen Mindestbeträge festlegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden. Dieser Mindestbetrag darf höchstens 4 EUR betragen.

(4) Der Fahrgast hat keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn er bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

[...]

#### Artikel 30 - Durchsetzung

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige Stellen. Jede dieser Stellen ergreift die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Jede Stelle ist in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von den Betreibern der Infrastruktur, den Entgelt erhebenden Stellen, den Zuweisungsstellen und den Eisenbahnunternehmen unabhängig.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die gemäß diesem Absatz benannte Stelle oder benannten Stellen und ihre jeweiligen Zuständigkeiten mit.

(2) Jeder Fahrgast kann bei der geeigneten nach Absatz 1 benannten Stelle oder jeder anderen geeigneten von einem Mitgliedstaat benannten Stelle Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

[...]

### Artikel 32 - Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen bis zum 3. Juni 2010 mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich."

Begleitbestimmungen zu dieser Verordnung traf - zu dem im Beschwerdeverfahren maßgeblichen Zeitpunkt (vgl nunmehr das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz, BGBl I Nr 40/2013) - das Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl I Nr 25/2010, dessen hier relevante Bestimmungen wie folgt lauteten:

#### "Anwendungsbereich

§ 1. (1) Vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S 14, ist eine Beförderung im Stadtverkehr ausgenommen.

(2) Von der Anwendung auf eine Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr sind Art. 13 Abs. 2, Art. 16, Art. 17, Art. 18 Abs. 2 und 4, Art. 27 Abs. 3 und Art. 28 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ausgenommen. [ ...]

#### Fahrpreisschädigungen Jahreskarten

§ 2. (1) Fahrgäste, die über eine namentlich auf ihre Person ausgestellte und nur sie zur Benützung berechtigende Jahreskarte verfügen, und denen während deren Geltungsdauer wiederholt Zugverspätungen oder Zugausfälle widerfahren, haben Anspruch auf eine Entschädigung nach Maßgabe folgender Modalitäten:

1. Die Jahreskarte muss zu Beförderungen auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen berechtigen und die Inanspruchnahme der Beförderung auf einer derartigen Eisenbahn muss bestätigt werden; ausgenommen sind Beförderungen im Bereich des Stadtverkehrs.

2. Die vom Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgegebenen Modalitäten für die Fahrpreisschädigung dürfen für die Fahrgäste nicht unangemessen und unzumutbar sein.

3. Bei Nichterreichen eines vom Eisenbahnverkehrsunternehmen im Vorhinein vor- und bekanntzugebenden Pünktlichkeitsgrades erhalten Fahrgäste mit Jahreskarten einmal pro Jahr eine pauschalierte Entschädigung in Form eines

Gutscheines für Leistungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder einer Gutschrift für den Fall der Verlängerung der Jahreskarte. Der Pünktlichkeitsgrad ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen für einzelne Strecken bzw. Streckenabschnitte des Vorort- und Regionalverkehrs, auf denen es Beförderungen im fahrplanmäßigen Personenverkehr anbietet, jeweils unter Bedachtnahme auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb vorzugeben.

4. Ob der Pünktlichkeitsgrad erreicht wird oder nicht, ist im Vorort- und Regionalverkehr jeweils pro Monat zu ermitteln.

5. Die Höhe der bei Nichterreichen des Pünktlichkeitsgrades zu gewährenden Entschädigung ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenfalls im Vorhinein vor- und bekanntzugeben. Die Entschädigung ist in pauschalierten Beträgen und anteilig für jeden Monat, in dem der Pünktlichkeitsgrad nicht erreicht wurde, festzusetzen. Die Beträge haben mindestens 10% des rechnerisch auf diesen Monat entfallenden Fahrpreises des konkret auf diese Strecke entfallenden Bahnanteiles einer Jahreskarte zu betragen und sind jedenfalls auf 50 Cent Beträge auf- oder abzurunden, wobei Beträge bis 25 Cent abgerundet und Beträge über 25 Cent aufgerundet werden.

(2) Bei der Ermittlung der betroffenen Fahrgäste und der Höhe der Entschädigungsbeträge haben die Jahreskarten verwaltenden Stellen entsprechend mitzuwirken.

(3) Dem Fahrgast steht ein Anspruch gemäß Abs. 1 insoweit nicht zu, als die Nichterreichung des Pünktlichkeitsgrades auf Zugverspätungen und Zugausfälle auf folgende Ursachen zurückzuführen ist:

1. außerhalb des Betriebes liegende Umstände, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz Anwendung der nach der Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte;

2. ein Verschulden des Fahrgastes;

3. ein Verhalten einer dritten Person, welches das Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz Anwendung der nach der Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen es nicht abwenden konnte.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das den Fahrweg betreibt, auf dem die Beförderung erfolgt, gilt im Verhältnis zum Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht als dritte Person.

(4) [...]"

§ 22a, § 78b und § 167 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), jeweils in der für den Beschwerdefall maßgebenden Fassung BGBl I Nr 25/2010, lauten, soweit für das Verfahren von Bedeutung, wie folgt:

### "Entschädigungsbedingungen"

§ 22a. (1) Die Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen haben auch Entschädigungsbedingungen jeweils zur Anwendung der Regelungen über die Fahrpreischädigung gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010, und gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S 14, zu enthalten.

(2) [...]

### Unwirksamkeit der Entschädigungsbedingungen

§ 78b. (1) [...]

(2) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen:

1. die Entschädigungsbedingungen ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn die Modalitäten für die Fahrpreischädigung für die Fahrgäste unangemessen und unzumutbar ist, oder wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen entgegen § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr bei der Vorgabe des Pünktlichkeitsgrades nicht auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb Bedacht nimmt, den Pünktlichkeitsgrad nicht monatlich ermittelt oder die Entschädigungshöhe nicht mit mindestens 10% des rechnerisch auf einen Monat entfallenen Fahrpreises des konkret auf diese Strecke entfallenen Bahnanteiles einer Jahreskarte festsetzt;

2. die Entschädigungsbedingungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nach den Kriterien des Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festsetzt.

[...]

§ 167. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 2 180 Euro zu bestrafen,

1. wer keine Entschädigungsbedingungen gemäß § 22a Abs. 1 veröffentlicht,
2. [...]"

6.3. Im Hinblick auf die Fahrpreischädigung bei Verspätungen hat die belangte Behörde zutreffend erkannt, dass der von der beschwerdeführenden Partei in den von ihr vorgelegten Entschädigungsbedingungen vorgesehene Ausschluss

einer Fahrpreisschädigung in Fällen höherer Gewalt nicht mit Art 17 der VO 1371/2007 vereinbar ist und die beschwerdeführende Partei daher nicht berechtigt ist, derartige Ausschlussklauseln in ihre Entschädigungsbedingungen aufzunehmen (vgl dazu näher RNr 28-52 des zitierten Urteils *ÖBB-Personenverkehr AG*).

6.4. Die belangte Behörde hat sich jedoch - ausgehend davon, dass sie als Durchsetzungsstelle im Sinne des Art 30 der VO 1371/2007 die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen hat, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden - zur Durchsetzung ihrer Rechtsansicht nicht auf die ihr durch § 78b Abs 2 Z 2 EibG eingeräumte Befugnis beschränkt, die Entschädigungsbedingungen, soweit diese nicht nach den Kriterien des Art 17 der VO 1371/2007 festgesetzt wurden, ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, sondern die beschwerdeführende Partei verpflichtet, genau bezeichnete Änderungen in den von ihr zu verwendenden Entschädigungsbedingungen vorzunehmen.

Die belangte Behörde vertrat dabei die Rechtsansicht, Art 30 der VO 1371/2007 berechtere sie unmittelbar zur Setzung von ihr für erforderlich gehaltener Maßnahmen, auch wenn diese ihrer Art nach in den nationalen Begleitvorschriften zur Verordnung nicht vorgesehen sind. Demgegenüber hat der EuGH in seinem in dieser Sache ergangenen Urteil *ÖBB-Personenverkehr AG* (RNr 61-62) ausgesprochen, dass der Unionsgesetzgeber die konkreten Maßnahmen, zu deren Erlass die Durchsetzungsstelle befugt sein soll, nicht festgelegt hat, und Art 30 Abs 1 Unterabsatz 1 der VO 1371/2007 daher zu seiner Durchführung den Erlass von Durchführungsmaßnahmen seitens der Mitgliedstaaten erfordert, mit denen die Befugnisse der nationalen Kontrollstelle festgelegt werden.

Derartige Durchführungsmaßnahmen hat der österreichische Gesetzgeber mit § 78b Abs 2 Z 2 EibG getroffen. Die darin vorgesehene Verpflichtung der belangten Behörde, Entschädigungsbedingungen ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, kann aber - auch wenn sie so weit wie möglich im Licht des Wortlauts und des Zwecks der VO 1371/2007 ausgelegt wird (vgl RNr 64 des Urteils

*ÖBB-Personenverkehr AG*) - nicht dahin verstanden werden, dass damit der belangten Behörde auch die Befugnis eingeräumt würde, den Inhalt der von der beschwerdeführenden Partei abzuschließenden Verträge durch wörtliche Vorgabe bestimmter Formulierungen, die in deren Entschädigungsbedingungen aufzunehmen sind, (teilweise) behördlich festzulegen.

Bei den Entschädigungsbedingungen handelt es sich - auch nach dem klaren Wortlaut des Art 17 der VO 1371/2007 - nämlich nicht um behördlich aufgestellte Regeln, sondern um Bedingungen des Eisenbahnunternehmens; dieses Unternehmen trifft nach § 22a EisbG auch die Verpflichtung, solche Bedingungen in die Tarife aufzunehmen. Der belangten Behörde als Durchsetzungsstelle im Sinne des Art 30 der VO 1371/2007 obliegt es, die vorgelegten Entschädigungsbedingungen nach dem Maßstab des Art 17 der VO 1371/2007 zu prüfen und sie gegebenenfalls ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären. Für die Annahme, der belangten Behörde sei die Möglichkeit eröffnet, den konkreten Inhalt der Entschädigungsbedingungen behördlich anzuordnen, bietet § 78b Abs 2 Z 2 EisbG als österreichische Durchführungsmaßnahme zu Art 30 der VO 1371/2007 keinen Anhaltspunkt.

6.5. Der angefochtene Bescheid enthält nicht nur auf die VO 1371/2007 (und § 78b Abs 2 Z 2 EisbG) gestützte Anordnungen, sondern auch Verpflichtungen der beschwerdeführenden Partei im Zusammenhang mit Fahrpreisentuschädigungen nach § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl I Nr 25/2010.

Für Entschädigungsbedingungen nach dieser Bestimmung sieht § 78b Abs 2 Z 1 EisbG - so wie § 78b Abs 2 Z 2 EisbG für Entschädigungsbedingungen nach der VO 1371/2007 - vor, dass die belangte Behörde von Amts wegen die Entschädigungsbedingungen - unter näher bezeichneten Voraussetzungen - ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären hat; auch für diesen Fall ist der belangten Behörde daher nicht die Möglichkeit eröffnet, den konkreten Wortlaut der Entschädigungsbedingungen behördlich anzuordnen.



6.6. Im Hinblick auf Spruchpunkt 2 des angefochtenen Bescheides ist zudem festzuhalten, dass § 78b Abs 2 Z 1 EisbG keine Rechtsgrundlage bietet, bescheidmäßig die Vorlage bestimmter Werte im Zusammenhang mit dem von der beschwerdeführenden Partei gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl I Nr 25/2010 vorzugebenden Pünktlichkeitsgrad anzuordnen. Die belangte Behörde hat nach § 78b Abs 2 Z 1 EisbG vielmehr zu ermitteln, ob das Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Vorgabe des Pünktlichkeitsgrades auf die Strecken- und Verkehrsverhältnisse für den Regelbetrieb Bedacht nimmt und den Pünktlichkeitsgrad monatlich ermittelt; ist dies nicht der Fall, so hat sie die Entschädigungsbedingungen (allenfalls teilweise) für unwirksam zu erklären, nicht aber (bloß) die Vorlage bestimmter Werte oder nähere Vorgaben für die Berechnung anzuordnen.

7. Der angefochtene Bescheid erweist sich damit zur Gänze als inhaltlich rechtswidrig, sodass er gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG aufzuheben war.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455.

W i e n , am 23. Oktober 2013