



Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Lehofer und den Hofrat Dr. Faber als Richter sowie die Hofrätin Dr.ⁱⁿ Sabetzer als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der B Ges.m.b.H., vertreten durch Mag. Hannes Fischbacher, LLB.oec., LLM.oec., Rechtsanwalt in Schladming, gegen das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 23. Februar 2024, Zl. W290 2277397-1/7E, betreffend eine Angelegenheit nach dem Luftfahrtgesetz (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung), den **Beschluss** gefasst:

Die Revision wird zurückgewiesen.

Begründung:

- 1 Mit Antrag vom 24. April 2020, präzisiert am 28. Februar 2023, beehrte die revisionswerbende Partei, ein Luftverkehrsunternehmen, die Erteilung einer Ausnahme zur Durchführung von gewerblichem Luftverkehr gemäß Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139, um einen Einpilotenbetrieb bis zum vollendeten 65. Lebensjahr des eingesetzten Piloten zu ermöglichen. Dies begründete sie zusammengefasst damit, dass die Pflicht zur Beschäftigung von Kopiloten ein erhöhtes finanzielles Risiko für die revisionswerbende Partei bedeute. Zudem sei das verwendete Luftfahrzeug des Modells C-441 auf den Einpilotenbetrieb ausgelegt und werde selten eingesetzt, weshalb es schwierig sei, qualifizierte Piloten zu finden. Die Situation sei insoweit durchaus mit der Durchführung von Hubschraubereinsätzen (HEMS) vergleichbar.
- 2 Diesen Antrag wies die vor dem Verwaltungsgericht belangte Behörde mit Bescheid vom 27. Juni 2023 in der Fassung der Beschwerdevorentscheidung vom 17. August 2023 als unbegründet ab (Spruchpunkt I.). Weiters wurden Gebühren gemäß §§ 1 und 3 Abs. 1 sowie TP 102 iVm TP 95 und TP 92 lit. a der Austro Control-Gebührenverordnung (ACGV) in der Höhe von insgesamt € 930,00 vorgeschrieben (Spruchpunkt II.).
- 3 Begründet wurde die Abweisung im Wesentlichen damit, dass ein Pilot gemäß FCL.065 lit. a des Anhangs I zur Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 ab dem



60. Lebensjahr keinen gewerblichen Luftverkehr

(„Commercial Air Transport - CAT“) im Einpilotenbetrieb mehr durchführen dürfe. Eine Ausnahme davon sei gemäß Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände, die diese Person betreffen, oder im Falle dringender betrieblicher Erfordernisse dieser Person zulässig. Beides läge gegenständlich jedoch nicht vor.

- 4 Mit dem angefochtenen Erkenntnis wies das Bundesverwaltungsgericht (Verwaltungsgericht) die dagegen vom Revisionswerber erhobene Beschwerde - nach Vorlageantrag gegen die Beschwerdevorentscheidung der belangten Behörde - als unbegründet ab und erklärte die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG für zulässig.
- 5 Das Verwaltungsgericht stellte dazu fest, die revisionswerbende Partei sei ein Bedarfsflugunternehmen, deren Geschäftsführer und verantwortlicher Betriebsleiter N A sei. Sie verfüge seit dem 21. August 2021 hinsichtlich des von ihr im CAT-Flugbetrieb verwendeten Luftfahrzeuges OE-FAN über kein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis. Der Antrag der revisionswerbenden Partei vom 24. April 2020, abgeändert am 28. Februar 2023, ziele auf die Gewährung einer Ausnahme gemäß Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 ab, um zu ermöglichen, dass die Piloten der revisionswerbenden Partei - anders als gemäß FCL.065 lit. a des Anhangs I zur Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 vorgesehen - „bis zum 65. Lebensjahr gewerblich Single Pilot Operation fliegen“ dürften. Im Unterschied zu einem ebenfalls beim Verwaltungsgericht anhängigen Verfahren begehre hier nicht N A selbst die Ausnahme, sondern die revisionswerbende Partei, die diesen oder andere Piloten im Alter von über 60 Jahren einsetzen wolle.
- 6 Rechtlich führte das Verwaltungsgericht nach Darstellung der einschlägigen Rechtslage zunächst aus, der Antrag der revisionswerbenden Partei als juristische Person, „dass die Piloten bis zum 65. Lebensjahr gewerblich Single Pilot Operation fliegen dürfen“, hätte die Nennung eines konkreten oder mehrerer konkreter Piloten verlangt, da es sich bei der Bestimmung FCL.065 (a) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 jedenfalls auch um eine pilotenbezogene Genehmigung und nicht um eine „Pauschalgenehmigung“



handle. Eine solche „Pauschalgenehmigung“ intendiere die revisionswerbende Partei jedoch. Das Verwaltungsgericht teile die Auffassung der belangten Behörde, dass sich die begehrte Ausnahmegenehmigung (aufgrund der Annahme eines „Ein-Mann-Betriebes“) auf den Geschäftsführer N A (der zugleich auch Pilot im Unternehmen sei) beziehe, nicht, zumal eine Konkretisierung dahingehend, dass sich die begehrte Ausnahmegenehmigung (ausschließlich) auf den Geschäftsführer beziehe, dem gegenständlichen Antrag nicht zu entnehmen sei. Es sei außerdem darauf hinzuweisen, dass der Geschäftsführer für sich bereits einen Antrag nach Art. 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 gestellt habe und dieser (mangels Erfüllung der Voraussetzungen) abgewiesen worden (Hinweis auf BVwG 13.11.2023, W179 2258017-1/8E) bzw. das Verfahren nunmehr beim Verwaltungsgerichtshof anhängig sei. Der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für die revisionswerbende Partei konkret bezogen auf ihren Geschäftsführer stehe damit eine entschiedene Rechtssache entgegen.

- 7 Unter Hinweis auf das Urteil EuGH 5.7.2017, C-190/16, *Fries*, das den Zweck der Altersgrenze in FCL.065 lit. b im Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erläutere, hielt das Verwaltungsgericht weiter fest, dass für die vorliegend relevante Altersgrenze in lit. a leg. cit. nichts Anderes gelten könne. Die Altersgrenze in FCL.065 diene demnach entsprechend dem Hauptziel der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 („unter Berücksichtigung der Bedeutung menschlicher Faktoren auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt sowie des über die Jahre fortschreitenden Verlusts der für die Ausübung des Pilotenberufs erforderlichen körperlichen Fähigkeiten“) der Aufrechterhaltung eines angemessenen Sicherheitsniveaus in der Zivilluftfahrt in Europa. Das Hauptziel der zugrundeliegenden Verordnungen einschließlich der Bestimmung FCL.065 sei die Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Niveaus der zivilen Flugsicherheit in Europa. Daraus folge, dass bei der Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme von dieser Bestimmung gegeben seien, ein strenger Maßstab anzulegen sei. Die von der revisionswerbenden Partei begehrte Ausnahmegenehmigung laufe - so das Verwaltungsgericht - dem Ziel der Verordnungen bzw. Bestimmungen zuwider. Denn mangels Individualisierung der Piloten sei eine individuelle



Beurteilung des jeweils eingesetzten Piloten, ob dieser - wie es der EuGH in seiner Entscheidung betone - „qualifiziert, gewissenhaft und kompetent“ sei, nicht möglich. Eine Ausnahmegenehmigung, die darauf abziele, „diesen Piloten oder andere Piloten über 60 Jahren“ einzusetzen, würde die Möglichkeit eröffnen, einen Piloten, der das 60. Lebensjahr vollendet habe, jedoch altersbedingt nicht (mehr) über die für die Gewährleistung des hohen Sicherheitsniveaus im europäischen Flugraum erforderlichen körperlichen Fähigkeiten verfüge, einzusetzen.

- 8 Darüber hinaus sei die belangte Behörde zurecht davon ausgegangen, dass die revisionswerbende Partei auch die Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme nach Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 nicht erfülle:
- 9 Zur ersten Alternativvoraussetzung - dringende unvorhersehbare Umstände, die die revisionswerbende Partei bzw. das Unternehmen betreffen - sei auszuführen, dass das Erreichen des 60. Lebensjahres des eingesetzten Piloten und die daraus folgende Einschränkung gemäß FCL.065 kein unvorhersehbarer Umstand sei. Ebenso sei die vorgebrachte Umstellung der Betreiber auf ein anderes Luftfahrzeugmuster und das damit einhergehende Problem, entsprechend berechnete Piloten zu finden, nicht unvorhersehbar, zumal das von der revisionswerbenden Partei eingesetzte Luftfahrzeug bereits seit dem Jahr 2020 das einzige in Europa betriebene Luftfahrzeug dieses Musters darstelle. Die zweite Alternativvoraussetzung - dringende betriebliche Erfordernisse der revisionswerbenden Partei bzw. des Betriebes - werde von der revisionswerbenden Partei schon deshalb nicht erfüllt, da das einzige von ihr im CAT-Betrieb eingesetzte Luftfahrzeug OE-FAN seit dem 21. August 2021 über kein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis mehr verfüge und sie folglich gar keinen Flugbetrieb durchführen könne. Zudem sei die von der revisionswerbenden Partei ins Treffen geführte Vergleichbarkeit mit HEMS-Betreibern nicht gegeben, weshalb in dieser Hinsicht keine Ungleichbehandlung vorliegen könne.
- 10 Zuletzt sei auch die Gebührenvorschrift der belangten Behörde gemäß der ACGV nicht zu beanstanden. Entgegen der Auffassung der revisionswerbenden



Partei sei die Vorschreibung nachvollziehbar und entspreche dem behördlichen Aufwand.

- 11 Die Zulässigkeit der Revision begründete das Verwaltungsgericht damit, dass im vorliegenden Verfahren die Rechtsfrage zu klären gewesen sei, ob der revisionswerbenden Partei als juristische Person eine Ausnahme von der Bestimmung FCL.065 Buchst a im Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu gewähren sei. Dies sei auch im Lichte der Rechtsprechung des EuGH zu verneinen gewesen. Die Revision sei dennoch zulässig, weil zu dieser Frage abseits der EuGH-Rechtsprechung noch keine Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes vorliege.
- 12 Mit Beschluss vom 10. Juni 2024, E 1312/2024-5, lehnte der Verfassungsgerichtshof die Behandlung einer dagegen von der revisionswerbenden Partei erhobenen Beschwerde ab und trat die Beschwerde dem Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung ab.
- 13 Gegen das Erkenntnis des Verwaltungsgerichts richtet sich die vorliegende ordentliche Revision. Die Revision schließt sich der Zulassungsbegründung des Verwaltungsgerichts im Wesentlichen an und führt dazu ergänzend aus, es sei die Rechtsfrage, ob „eine juristische Person eine natürliche Person bei Antragstellung zu nennen“ habe, zu klären. Generell bestehe keine höchstgerichtliche Rechtsprechung, wie die Ausnahmeregelung des Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 zu handhaben sei bzw. wer einen Antrag stellen könne und dürfe und wie der Normtext zu verstehen sei. So sei die Ansicht des Verwaltungsgerichts, es bedürfe der Nennung eines oder mehrerer Piloten, unrichtig und widerspreche dem Verordnungstext wie auch dem Sinn und Zweck dieser Verordnung. Zudem sei davon auszugehen, dass betriebliche Gründe im Sinne von Art. 71 Abs. 1 leg. cit. auch dann vorlägen, wenn es um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gehe. Ein Unternehmen sei auf Gewinn ausgerichtet, und wenn es notwendig sei, dass ein Pilot über dem 60. Lebensjahr im „Single Pilot Modus“ das vom Unternehmen betriebene Flugzeug fliege, um Gewinn zu erwirtschaften, sei dies auch von den Ausnahmegründen erfasst. Dabei könne es vorkommen, dass „das Unternehmen noch gar keinen konkreten Piloten ins Auge gefasst“ habe, „aber



lediglich Piloten für das Unternehmen fliegen würden, die das 60. Lebensjahr bereits überschritten“ hätten. Dass in einem solchen Fall „alle Piloten, die möglicherweise für das Unternehmen fliegen würden, zu nennen“ seien, bevor das Unternehmen diese überhaupt eingestellt habe, könne nicht gewollt sein. Umgekehrt könne das Unternehmen auch keine Piloten einstellen, die noch keine Fluggenehmigung hätten, um im „Single Pilot Modus“ zu fliegen.

- 14 In dem vom Verwaltungsgericht durchgeführten Vorverfahren erstattete die belangte Behörde eine Revisionsbeantwortung.
- 15 Die Revision ist - ungeachtet des Ausspruchs des Verwaltungsgerichts - nicht zulässig:
- 16 Nach Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.
- 17 Nach § 34 Abs. 1 VwGG sind Revisionen, die sich wegen Nichtvorliegens der Voraussetzungen des Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zur Behandlung eignen, ohne weiteres Verfahren mit Beschluss zurückzuweisen.
- 18 Nach § 34 Abs. 1a VwGG ist der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Zulässigkeit der Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG an den Ausspruch des Verwaltungsgerichtes gemäß § 25a Abs. 1 VwGG nicht gebunden.
- 19 Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist die Zuständigkeit des Verwaltungsgerichtshofes zur Kontrolle der Entscheidungen der Verwaltungsgerichte nicht nur für den Fall einer außerordentlichen Revision, sondern auch bei ordentlichen Revisionen auf die Wahrnehmung von Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung im Sinne dieser Bestimmung begrenzt. Wird in der Zulässigkeitsbegründung des Verwaltungsgerichts das Vorliegen einer Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung nicht dargestellt und



auch vom Revisionswerber nicht (gesondert) dargelegt, dass die Entscheidung der Revision von der Beantwortung einer (anderen als der vom Verwaltungsgericht angesprochenen) Rechtsfrage von erheblicher Bedeutung abhängt, so ist auch eine ordentliche Revision zurückzuweisen (vgl. etwa VwGH 21.3.2025, Ro 2024/03/0001, mwN).

- 20 FCL.065 des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in der (zum Entscheidungszeitpunkt des Verwaltungsgerichts geltenden) Fassung der Verordnung (EU) 2015/445 der Kommission vom 17. März 2015 lautet:

„FCL.065 Einschränkung der Rechte von Lizenzinhabern, die 60 Jahre oder älter sind, im gewerblichen Luftverkehr

- a) Altersgruppe 60–64 Jahre. Flugzeuge und Hubschrauber. Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 60 Jahren erreicht hat, darf außer als Mitglied einer Besatzung mit mehreren Piloten nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

...“

- 21 Artikel 71 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung und Aufhebung von - näher bezeichneten - Verordnungen in der zum Entscheidungszeitpunkt des Verwaltungsgerichts geltenden Fassung lautet auszugsweise:

„Artikel 71

Flexibilitätsbestimmungen

(1) Die Mitgliedstaaten können jeder natürlichen oder juristischen Person, die dieser Verordnung unterliegt, im Falle dringender unvorhersehbarer Umstände, die diese Person betreffen, oder im Falle dringender betrieblicher Erfordernisse dieser Person Ausnahmen von den für sie geltenden Anforderungen gemäß Kapitel III, mit Ausnahme der dort festgelegten grundlegenden Anforderungen, oder gemäß den auf der Grundlage jenes Kapitels erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten gewähren, wenn alle der folgenden



Bedingungen erfüllt sind:

- a) diesen Umständen oder Erfordernissen kann nicht auf angemessene Weise unter Einhaltung der anwendbaren Anforderungen Rechnung getragen werden;
- b) Sicherheit, Umweltschutz und die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen sind gewährleistet, erforderlichenfalls durch die Anwendung von Minderungsmaßnahmen;
- c) der Mitgliedstaat hat jegliche Gefahr einer Verzerrung der Marktbedingungen infolge der Gewährung der Ausnahme so weit wie möglich verringert und
- d) Anwendungsbereich und Dauer der Ausnahme sind auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt, und sie wird auf nicht diskriminierende Weise angewandt.

In einem solchen Fall teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission, der Agentur und den anderen Mitgliedstaaten über den gemäß Artikel 74 eingerichteten Speicher unverzüglich die gewährte Ausnahme, ihre Dauer und die Gründe dafür mit und gibt gegebenenfalls an, welche erforderlichen Minderungsmaßnahmen getroffen wurden.

...“

- 22 Im Revisionsfall beschränkte sich das Verwaltungsgericht in seiner Zulassungsbegründung gemäß § 25a Abs. 1 VwGG auf den Hinweis, es fehle Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Frage, ob der revisionswerbenden Partei als juristische Person eine Ausnahme von der Bestimmung FCL.065 Buchst a im Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zu gewähren sei. Die Revision wiederum bringt das Fehlen von Rechtsprechung zur „Handhabung“ der Ausnahmeregelung des Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139, und zwar ob „eine juristische Person eine natürliche Person bei Antragstellung zu nennen“ habe, vor, ohne allerdings - ebenso wenig wie die Zulassungsbegründung des Verwaltungsgerichts - eine konkrete Rechtsfrage darzulegen, welche der Verwaltungsgerichtshof noch nicht beantwortet hat und von welcher die Entscheidung über die Revision abhängt.
- 23 Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes führt aber das bloße Fehlen einer solchen Rechtsprechung nicht automatisch zur Zulässigkeit einer Revision. Die Begründung der Zulässigkeit der Revision



erfordert insoweit die Darlegung, konkret welche Rechtsfrage der Verwaltungsgerichtshof noch nicht beantwortet hat (vgl. etwa VwGH 21.10.2024, Ra 2023/03/0156, mwN). Der bloße Umstand, dass eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes zu einem Sachverhalt wie dem vorliegenden fehlt, begründet ebenfalls noch keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG, wenn das Verwaltungsgericht die Leitlinien der Rechtsprechung beachtete (vgl. z.B. VwGH 26.2.2024, Ra 2023/03/0199, mwN).

- 24 Im vorliegenden Fall hat das Verwaltungsgericht die Abweisung des Antrages der revisionswerbenden Partei auf Gewährung einer Ausnahme gemäß Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 nicht nur darauf gestützt, dass im Antrag keine Piloten genannt wurden, für die die Ausnahme von der Anordnung gemäß FCL.065 lit. a des Anhangs I zur Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 - in der zuvor zitierten Fassung - gelten sollte, sondern auch - wie schon die belangte Behörde - näher begründend dargelegt, dass die revisionswerbende Partei die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Ausnahme (dringende unvorhersehbare Umstände oder dringende betriebliche Erfordernisse) nicht erfülle.
- 25 Die revisionswerbende Partei setzt dieser alternativen Begründung des Verwaltungsgerichts in der Zulässigkeitsbegründung nichts Stichhaltiges entgegen, sondern lässt die (nicht von vornherein als un schlüssig zu erkennenden) Argumente des Verwaltungsgerichts, dass das Erreichen des 60. Lebensjahres des eingesetzten Piloten keinen unvorhersehbaren Umstand darstelle und dringende betriebliche Erfordernisse schon deshalb nicht vorlägen, da das einzige von der revisionswerbenden Partei eingesetzte Luftfahrzeug seit dem Jahr 2021 über kein gültliches Lufttüchtigkeitszeugnis mehr verfüge, gänzlich unbestritten. Mit dem Zulässigkeitsvorbringen, betriebliche Gründe im Sinne von Art. 71 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 lägen auch dann vor, wenn es um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gehe, wird wiederum keine konkrete Rechtsfrage dargelegt.
- 26 Da somit weder in der Zulassungsbegründung des Verwaltungsgerichts noch in jener der Revision Rechtsfragen aufgeworfen werden, denen im Sinne des



Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukäme, war die Revision gemäß § 34 Abs. 1 VwGG zurückzuweisen.

W i e n , am 10. April 2026

