

Nr. 59**Pudas gegen Schweden**

Urteil vom 27. Oktober 1987 (Kammer)

Ausgefertigt in französischer und englischer Sprache, die gleichermaßen verbindlich sind, veröffentlicht in Série A / Series A Nr. 125-A.

Beschwerde Nr. 10426/83, eingelegt am 30. März 1983; am 13. März 1986 von der Kommission vor den EGMR gebracht.

EMRK: Recht auf ein faires Verfahren – Zugang zu Gericht bei Streitigkeiten in Bezug auf zivilrechtliche Ansprüche, Art. 6 Abs. 1; Recht auf eine wirksame innerstaatliche Beschwerde, Art. 13; Schutz des Eigentums, Art. 1 des 1. ZP-EMRK; gerechte Entschädigung, Art. 50 (Art. 41 n.F., Text in EGMR-E 1, 654).

Innerstaatliches Recht: (1) Kapitel 3 des Gesetzes über die Staatshaftung von 1972 (skadeståndslagen 1972:207); (2) Verordnung Nr. 690 von 1969 über die Bus- und Taxi-Kommission (kungörelsen 1969:690 om buss-och taxivärderingsnämnden).

Ergebnis: Verletzung von Art. 6 Abs. 1; Prüfung nach Art. 13 der Konvention oder Art. 1 des 1. ZP-EMRK nicht erforderlich; gerechte Entschädigung für immateriellen Schaden und Ersatz innerstaatlicher sowie Straßburger Verfahrenskosten.

Sondervotum: Eins.

Innerstaatliche Urteils-Umsetzung, Überwachung durch das Ministerkomitee (gem. Art. 54 [Art. 46 n.F.]): Das Ministerkomitee des Europarats teilt in seiner Entschließung DH (88) 16 vom 26. Oktober 1988 mit, dass es seine Prüfung aufgrund der von der schwedischen Regierung übermittelten Informationen als abgeschlossen betrachtet.

Die Informationen, die im Anhang der Entschließung enthalten sind, beziehen sich auf das Gesetz vom 21. April 1988 betr. die gerichtliche Überprüfung bestimmter Entscheidungen der Verwaltung. Der Regelungsbereich des Gesetzes wird von den §§ 2 und 3 in Kapitel 8 der „Regierungsform“ bestimmt. Privatpersonen können in Zukunft u.a. auch für den Fall, dass eine Transportlizenz widerrufen wird, eine Überprüfung durch den Obersten Verwaltungsgerichtshof erreichen.

Das Gesetz vom 21. April 1988 ist am 1. Juni 1988 in Kraft getreten und soll in einer anfänglichen Versuchsphase auf Verwaltungsentscheidungen angewandt werden, die zwischen dem 1. Juni 1988 und dem 31. Dezember 1991 getroffen wurden.

Zum Verfahren:

Die *Europäische Menschenrechtskommission* gelangt in ihrem abschließenden Bericht (Art. 31 EMRK) vom 4. Dezember 1985 einstimmig zu dem Ergebnis, dass eine Verletzung von Art. 6 Abs. 1 vorliegt.

Zu der öffentlichen mündlichen Verhandlung am 23. März 1987 sind vor dem Gerichtshof erschienen:

für die Regierung: H. Corell, Botschafter, Untersekretär für Rechts- und Konsular-Angelegenheiten, Außenministerium, als Verfahrensbevollmächtigter, unterstützt durch: P. Löfmarck, Untersekretär für Rechtsangelegenheiten, Transport- und Kommunikationsministerium, H. Berglin, Rechtsberater, Außenministerium, als Berater;

für die Kommission: Gaukur Jörundsson als Delegierter;

für den Beschwerdeführer: G. Ravensborg, Lehrbeauftragter an der Universität Lund.

Sachverhalt:

(Zusammenfassung)

I. Die Umstände des Falles

[8.-15.] Der Beschwerdeführer (Bf.) Bengt Pudas, geb. 1959, ist schwedischer Staatsbürger und lebt in Hedenäset, einer Kleinstadt im Norden Schwedens im Bezirk Norrbotten.

Am 1. Februar 1980 wurde ihm von der Bezirksverwaltungsbehörde von Norrbotten eine Taxikonzession und am 20. Mai eine Kraftfahrlinienkonzession für festgelegte Fernverkehrsverbindungen (linjetrafik) erteilt. Beide Konzessionen wurden ausdrücklich bis auf Widerruf erteilt.

Am Tag der Erteilung seiner Kraftfahrlinienkonzession nahm der Bf. seine Geschäftstätigkeit auf, wobei er einen fünfsitzigen und einen siebensitzigen PKW einsetzte und, neben ihm selbst, einen Vollzeit- und einen Teilzeitchauffeur (seinen Vater und eine dritte Person) beschäftigte. Die überörtliche Kraftfahrlinie verkehrte an zwei Tagen pro Woche, jeweils bei Vorliegen von Voranmeldungen.

Am 2. April 1981 stellte die Bezirksverkehrsgesellschaft von Norrbotten (ein im gemeinsamen Eigentum des Bezirks und der Gemeinden stehendes Unternehmen) bei der Bezirksverwaltungsbehörde den Antrag auf Erteilung mehrerer Kraftfahrlinienkonzessionen, u.a. für jene Strecken, auf die sich die Kraftfahrlinienkonzession des Bf. bezog. Gleichzeitig beantragte sie, die Kraftfahrlinienkonzession des Bf. zu widerrufen, ebenso wie die eines gewissen Herrn Wälimaa. Zur Unterstützung ihres Antrags trug die Bezirksverkehrsgesellschaft vor, dass zwei Fahrdienste in zwei verschiedenen Regionen zu einem regelmäßigen Fahrdienst zusammengeführt werden sollten, der einen einheitlichen Fahrplan haben und dem Busunternehmen übertragen werden sollte, das Herrn Wälimaa und seinen Partnern gehöre.

Der Bf. trat dem Widerruf seiner Kraftfahrlinienkonzession entgegen. Dennoch entschied die Bezirksverwaltungsbehörde, die Kraftfahrlinienkonzession des Bf. und jene des Herrn Wälimaa zu widerrufen, hauptsächlich mit der Begründung, die Bezirksverkehrsgesellschaft offeriere bessere Verkehrsverbindungen als der Bf. und Wälimaa bisher.

Kurz danach vergab die Bezirksverkehrsgesellschaft den Betrieb der früher von Wälimaa betriebenen Kraftfahrlinien als Subauftrag wiederum an diesen.

Der Bf. erhob gegen den Widerruf seiner Kraftfahrlinienkonzession Berufung an die Verkehrsbehörde, in der er u.a. ausführte, das Verhalten der Bezirksverkehrsgesellschaft beruhe nicht auf der Bemühung um die Wahrnehmung öffentlicher Interessen, sondern auf einem Arrangement zwischen ihr und Wälimaa. Nur sehr wesentliche Gründe wie ein Fehlverhalten eines Konzessionsinhabers könnten den Widerruf einer Kraftfahrlinienkonzession rechtfertigen. Beim Widerruf der Konzession seien seine Interessen nicht in fairer Weise berücksichtigt worden. Die Verkehrsbehörde wies die Berufung ab, und eine gegen diese Entscheidung erhobene Berufung an die Regierung war ebenfalls erfolglos.

II. Relevantes innerstaatliches Recht

[16.-25.] Nach schwedischem Recht gibt es drei Arten von Transportkonzessionen, einmal für Mietwagentransporte, bei denen der Kunde das Kraft-

fahrzeug insgesamt mietet, dann jene für touristische Transporte, die feste Rundfahrten beinhalten, und schließlich solche für den Betrieb regelmäßig betriebener Kraftfahrlinien.

Nur geeignet erscheinende Personen können Träger einer Konzession sein. Bei der Erteilung ist auf die fachliche Eignung und die persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Konzessionsinhabers abzustellen. Um ein verlässliches Funktionieren der Transporte sicherzustellen, besteht bei Kraftfahrlinien Betriebspflicht, dafür erfolgt im Gegenzug eine Subventionierung durch öffentliche Mittel. Norrbotten ist nur sehr dünn besiedelt, so dass die öffentlichen Zuschüsse bis zu 50 % des Umsatzes erreichen.

Über Kraftfahrlinienkonzessionen entscheidet in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde, als Rechtsmittelinstanz die Verkehrsbehörde und schließlich als höchste behördliche Instanz die Regierung.

Zur Überprüfung behördlicher Entscheidungen gibt es in Schweden generell eigene Verwaltungsgerichte auf drei verschiedenen Ebenen, die Möglichkeit der Anrufung der ordentlichen Gerichte besteht nicht. Die Verwaltungsgerichte sind mit unabhängigen Richtern besetzt und verfügen generell über weitreichende Entscheidungsbefugnisse; sie können behördliche Entscheidungen nicht nur aufheben, sondern auch abändern oder ersetzen.

Allerdings gibt es eine wichtige Ausnahme. Gegen Entscheidungen der Regierung (hier: das Transport- und Kommunikationsministerium) kann weder ein ordentliches noch ein Verwaltungsgericht angerufen werden. Es besteht lediglich die Möglichkeit der Einbringung einer Petition auf außerordentliche Wiederaufnahme des Verfahrens beim Obersten Verwaltungsgerichtshof, ein Rechtsbehelf, der bereits im Urteil *Sporrong und Lönnroth* vom 23. September 1982 (Série A Nr. 52, Ziff. 50 und 86, EGMR-E 2, 150 f. und 160 f.) näher dargestellt und im Hinblick auf Art. 6 der Konvention für unzureichend befunden wurde.

Die zivilrechtliche Haftung des Staates ist geregelt in Kapitel 3 des Gesetzes über die Staatshaftung von 1972 (skadeståndslagen 1972:207). Für den Fall des Widerrufs einer Konzession sieht das schwedische Recht eine Art Ablöseverfahren vor. Der neue Konzessionsinhaber kann verpflichtet werden, Betriebsmittel des früheren Konzessionsinhabers zu einem festzusetzenden Preis zu übernehmen.

Eine derartige Übernahme der Betriebsmittel muss innerhalb von zwei Monaten nach Rechtskraft des Widerrufs der Konzession beantragt werden. Für die Entscheidung ist die Bewertungskommission für Autobus und Taxi gem. der Verordnung Nr. 690 von 1969 (kungörelsen 1969:690 om buss och taxivärderingsnämnden) zuständig. Sie legt den Umfang der Übernahme und den dafür zu zahlenden Betrag fest. Sie hat für die jeweiligen Gegenstände einen Verkaufswert festzusetzen, der bei einem Verkauf unter normalen Umständen zu erzielen wäre. Der Betrag kann jedoch angepasst werden, wenn die Bewertung zu einem offensichtlich unangemessenen Resultat führt.

Die Kommission muss den Parteien Gelegenheit geben, ihre Argumente schriftlich oder mündlich vorzutragen. Sie kann außerdem einen unabhängigen Sachverständigen beiziehen. Die Verfahrenskosten sind von Rechts we-

gen vom neuen Konzessionsinhaber zu tragen. Die Kommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Der Vorsitzende muss ein erfahrener Richter sein.

* * *

Verfahren vor der Kommission

[26.-27.] In seiner Beschwerde vom 30. März 1983 an die Menschenrechtskommission (Nr. 10426/83) rügt der Bf., dass der Widerruf seiner Kraftfahrlinienkonzession Art. 1 des 1. ZP-EMRK verletze. Außerdem rügt er eine Verletzung von Art. 6, da er keine Möglichkeit gehabt habe, den Widerruf der Konzession durch ein Gericht überprüfen zu lassen. Schließlich macht er auch eine Verletzung von Art. 13 geltend, weil ihm kein wirksamer Rechtsbehelf gegen den Widerruf der Konzession eröffnet gewesen sei.

Am 5. Dezember 1984 erklärte die Kommission die Beschwerdepunkte im Hinblick auf Art. 6 und 13 der Konvention für zulässig, soweit der Bf. den fehlenden Zugang zu Gericht rügte. Der Rest der Beschwerde (zu Art. 1 des 1. ZP-EMRK) wurde für unzulässig erklärt.

In ihrem Bericht vom 4. Dezember 1985 (Art. 31) gelangt die Kommission einstimmig zu dem Ergebnis, dass eine Verletzung von Art. 6 Abs. 1 vorliegt und dass sich im Hinblick auf Art. 13 kein gesondertes Problem stellt.

Entscheidungsgründe:

(Übersetzung)

I. Behauptete Verletzung von Art. 6 Abs. 1 der Konvention

28. Der Bf. rügt, dass nach schwedischem Recht keine Möglichkeit bestanden habe, den Widerruf seiner Kraftfahrlinienkonzession durch ein Gericht überprüfen zu lassen. Er behauptet eine Verletzung von Art. 6 Abs. 1, der in seinem einschlägigen Teil wie folgt lautet:

„Jede Person hat ein Recht darauf, dass über Streitigkeiten in Bezug auf ihre zivilrechtlichen Ansprüche und Verpflichtungen (...) von einem (...) Gericht (...) verhandelt wird. (...)“

29. Im Hinblick auf das Beschwerdevorbringen ist zuerst zu klären, ob diese Bestimmung hier anwendbar ist, und weiter, ob es sich im konkreten Fall um eine Streitigkeit in Bezug auf zivilrechtliche Ansprüche des Bf. handelt.

A. Anwendbarkeit von Art. 6 Abs. 1

30. Nach ständiger Rechtsprechung dieses Gerichtshofs ist Art. 6 Abs. 1 nur anwendbar bei Vorliegen von Streitigkeiten über zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen, wenn zumindest mit vertretbaren Argumenten behauptet werden kann, dass diese Rechte nach innerstaatlichem Recht anerkannt sind; Art. 6 Abs. 1 selbst garantiert also nicht einen bestimmten Inhalt der „zivilrechtlichen Ansprüche und Verpflichtungen“ im materiellen Recht der jeweiligen Vertragsstaaten (vgl. zuletzt das Urteil *W. gegen Vereinigtes Königreich* vom 8. Juli 1987, Série A Nr. 121, S. 32-33, Ziff. 73, EGMR-E 3, 563).

I. Bestehen einer „Streitigkeit“ in Bezug auf einen „Anspruch“

31. Bei der Entscheidung der Frage, ob eine Streitigkeit i.S.v. Art. 6 Abs. 1 vorliegt, ist nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs vorzugehen,

zuletzt zusammengefasst im Urteil *Bentham* vom 23. Oktober 1985 (Série A Nr. 97, S. 14-15, Ziff. 32, EGMR-E 3, 112 f.).

a) Der Geist der Konvention fordert, den Begriff „Streitigkeit“ nicht zu technisch auszulegen und ihn eher materiell als formell zu definieren.

b) Die „Streitigkeit“ kann sich sowohl auf das Bestehen eines Anspruchs schlechthin als auch auf dessen Tragweite und seine Ausübungsmodalitäten beziehen. Sie kann sowohl Tatsachenfragen als auch Rechtsfragen betreffen.

c) Die „Streitigkeit“ muss tatsächlich vorhanden und schwerwiegend sein.

d) Der Begriff „Streitigkeiten in Bezug auf zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen“ umfasst jedes Verfahren, dessen Ausgang für derartige Ansprüche und Verpflichtungen entscheidend ist. Art. 6 Abs. 1 begnügt sich nicht nur mit einem losen Zusammenhang oder mit entfernten Auswirkungen. Vielmehr müssen zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen Gegenstand bzw. einer der Gegenstände der Streitigkeit sein, es muss der Ausgang des Verfahrens für ein solches Recht unmittelbar entscheidend sein.

32. Vor den Konventionsorganen bringt der Bf. vor, es habe eine heimliche Vereinbarung zwischen der Bezirksverkehrsgesellschaft und Herrn Wälimaa gegeben, das den Hintergrund des Widerrufs seiner Kraftfahrlinienkonzession bildete. Es habe hier Amtsmissbrauch bei den zuständigen Behörden gegeben. Er wies darauf hin, dass er aufgrund des Widerrufs seiner Kraftfahrlinienkonzession einen wesentlichen Teil seiner wirtschaftlichen Lebensgrundlage verloren habe.

33. Die betroffene Regierung führt zunächst aus, dass das Transportgesetz 1979 keinen Rechtsanspruch auf die Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen gewährt, auch nicht dahingehend, dass jedem ein Anspruch auf eine Konzession zusteht, der die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt. Deshalb, so argumentiert sie, stelle die Kraftfahrlinienkonzession keinen „zivilrechtlichen Anspruch“ des Bf. dar, weil die Konzession „auf Widerruf“ erteilt worden sei (s.o. Ziff. 9). Schließlich vertritt sie den Standpunkt, der Widerruf der Konzession habe überwiegend auf gestaltenden Überlegungen beruht, die sich nicht für eine nachprüfende gerichtliche Kontrolle eignen (s.o. Ziff. 17 und 21). Diesbezüglich verweist die Regierung auf das Urteil *van Marle u.a.* vom 26. Juni 1986 (Série A Nr. 101, S. 12, Ziff. 36, EGMR-E 3, 182 f.).

34. Der Gerichtshof stimmt mit der Kommission insoweit überein, als der Bf. mit der Erteilung der Konzession auch bestimmte damit zusammenhängende Rechte erwarb.

Unter dem Vorbehalt des Widerrufs begründete die Konzession zunächst das Recht des Bf., die Kraftfahrlinie in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Konzession und des innerstaatlichen Rechts zu betreiben (s.o. Ziff. 9, 16, 17). Es trifft zwar zu, dass die Konzession keine genauen Angaben darüber enthielt, unter welchen Voraussetzungen sie widerrufen werden kann, und das Gesetz räumt für den Widerruf ein gewisses Ermessen ein, aber schon aus den allgemein anerkannten Rechts- und Verwaltungsgrundsätzen ergibt sich, dass die Behörden bei ihrer Entscheidung kein unbeschränktes Ermessen hatten.

Der Bf. kann plausibel und auf vertretbare Weise argumentieren, nach schwedischem Recht Anspruch darauf zu haben, seine Kraftfahrlinienkonzession weiter zu betreiben. Der Gerichtshof verweist in diesem Zusammenhang auf die Berufung an die Transportbehörde, in der der Bf. die folgenden Argumente vorbrachte (s.o. Ziff. 13): Der Antrag der Bezirksverkehrsgesellschaft an die Bezirksverwaltungsbehörde, ihr die Konzession zu übertragen, sei nicht vom öffentlichen Interesse an der Verbesserung der Transportverbindungen getragen gewesen, sondern beruhe auf einer Vereinbarung zwischen der Gesellschaft und einem anderen Unternehmer. Auch dieser andere Unternehmer werde in Zukunft die Kraftfahrlinie nicht besser betreiben können als er. Damit bekämpfte der Bf., wie der Delegierte der Kommission bei der Verhandlung vor dem Gerichtshof ausführt, nicht nur die behördliche Ermessensausübung, sondern auch deren Rechtmäßigkeit.

Ferner konnten – und dies ist dann auch tatsächlich geschehen – die Verfahren zu einer Bestätigung der erstinstanzlichen Entscheidung, also des Widerrufs der Kraftfahrlinienkonzession des Bf. durch die Bezirksverwaltungsbehörde führen; die Verfahren hatten also direkte Auswirkungen auf den fraglichen Anspruch.

2. Zivilrechtlicher Charakter dieses Anspruchs

a) Grundsätze der Rechtsprechung

35. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs darf der Begriff der „zivilrechtlichen Ansprüche und Verpflichtungen“ nicht nur anhand des innerstaatlichen Rechts des jeweiligen Vertragsstaates ausgelegt werden. Art. 6 Abs. 1 ist anwendbar unabhängig vom Status der Parteien, vom Charakter der Gesetzgebung, die regelt, wie der Rechtsstreit zu entscheiden ist, und vom Charakter der innerstaatlichen Behörde, die in der Sache letztlich entscheidet; es genügt vielmehr, dass der Ausgang des Verfahrens für zivilrechtliche Ansprüche und Verpflichtungen entscheidend ist (s. insbesondere das Urteil *Deumeland* vom 29. Mai 1986, Série A Nr. 100, S. 22, Ziff. 60, EGMR-E 3, 167, und das Urteil *Baraona* vom 8. Juni 1987, Série A Nr. 122, S. 17-18, Ziff. 42, EGMR-E 3, 631).

b) Anwendung dieser Grundsätze auf den konkreten Fall

36. Die Regierung trägt vor, das Anbieten von öffentlichen Transportleistungen in Schweden sei eine „öffentlich-rechtliche Tätigkeit“. Deshalb weist das Gesetz die Verpflichtung zur Gewährleistung ordnungsgemäßer Transportleistungen der öffentlichen Hand zu (s.o. Ziff. 19-20).

Die Regierung führt weiter aus, die behördliche Konzession sei Voraussetzung, um solche Aktivitäten zu entfalten, und diese Konzessionserteilung – ebenso wie bei entsprechenden Voraussetzungen ihr Widerruf – gründe teilweise auf Ermessensüberlegungen, z.B. hinsichtlich der Notwendigkeit und Zweckdienlichkeit einer bestimmten Kraftfahrlinie auf einer bestimmten Route. Wenn eine Konzession erteilt werde, erfolge dies regelmäßig unter einer Reihe von Bedingungen und Auflagen, wie beispielsweise der Festlegung der Routen, der Zahl der Fahrten und der höchstzulässigen Fahrpreise. So-

weit man sagen könne, dass der Bf. mit privaten Kunden Beförderungsverträge abgeschlossen habe, so sei er dazu von Gesetzes wegen verpflichtet gewesen. Kurz gesagt, der Bf. habe seine Kraftfahrlinie fast in allen Einzelheiten nach Vorschriften der öffentlichen Behörden führen müssen. Diese Regelungen seien durch Gesetz vorgeschrieben, um das öffentliche Interesse an einem funktionierenden öffentlichen Transportsystem sicherzustellen (vgl. Ziff. 16, 17 u. 21).

Schließlich sei, anders als bei einer Geschäftstätigkeit im rein privaten Sektor, ein wesentlicher und oft sogar der überwiegende Teil der Betriebsausgaben des Konzessionsinhabers durch öffentliche Zuschüsse gedeckt (vgl. Ziff. 18).

37. Nach Ansicht des Gerichtshofes genügen diese Gesichtspunkte des öffentlichen Rechts nicht, um die aus seiner Kraftfahrlinienkonzession abzuleitenden Rechte des Bf. aus dem Bereich des Begriffs der zivilrechtlichen Ansprüche nach Art. 6 Abs. 1 herauszulösen. Die Beibehaltung seiner Konzession, auf die der Bf. Anspruch zu haben behauptet, war eine der Grundvoraussetzungen für die Ausübung seiner Geschäftstätigkeit. Außerdem wird der öffentliche Transport in Schweden nicht durch ein staatliches Monopol sichergestellt, sondern sowohl durch die öffentliche Hand als auch durch private Unternehmen (vgl. Ziff. 20). Jedenfalls im letztgenannten Fall nimmt die Bereitstellung solcher Transportleistungen den Charakter einer geschäftlichen Aktivität an. Die Leistung erfolgt in der Absicht, Gewinne zu erzielen, und sie beruht auf privaten Vertragsabschlüssen zwischen dem Konzessionsinhaber und seinen Kunden.

38. Die Streitigkeit zwischen dem Bf. und den schwedischen Behörden betrifft demnach einen „zivilrechtlichen Anspruch“. Art. 6 Abs. 1 ist deshalb auf den vorliegenden Fall anwendbar.

B. Beachtung von Art. 6 Abs. 1

39. Die Regierung räumt ein, sollte der Gerichtshof Art. 6 Abs. 1 für anwendbar halten, dass dem Bf. die darin vorgesehenen Rechtsschutzgarantien nicht zur Verfügung standen. Unabhängig davon hat der Gerichtshof jedoch zu prüfen, ob dem Bf. das Recht auf Zugang zu Gericht gewährt war, wie es Art. 6 Abs. 1 gewährleistet (vgl. das Urteil *Golder* vom 21. Februar 1975, Série A Nr. 18, S. 18, Ziff. 36, EGMR-E 1, 153).

40. Der Rechtsstreit wurde von der Regierung (Ministerium für Transport und Kommunikation) in ihrer Eigenschaft als letztentscheidende Behörde entschieden (vgl. Ziff. 22). Die Entscheidung der Regierung, die Berufung des Bf. gegen den Widerruf seiner Kraftfahrlinienkonzession durch die Bezirksverwaltungsbehörde abzuweisen, konnte hinsichtlich ihrer Rechtmäßigkeit weder bei einem ordentlichen Gericht noch bei einem Verwaltungsgericht angefochten werden, ebensowenig wie bei einer anderen Behörde, die als „Gericht“ i.S.d. Art. 6 anzusehen wäre (vgl. Ziff. 23).

41. Es trifft zwar zu, dass Inhaber einer Kraftfahrlinienkonzession die Rechtmäßigkeit eines Widerrufs durch eine Beschwerde an den Obersten Verwaltungsgerichtshof mit dem Ziel anfechten können, das Verfahren wie-

der zu eröffnen. Der Gerichtshof hat jedoch bereits im Urteil *Sporrong und Lönnroth* vom 23. September 1982 (Série A Nr. 52, S. 31, Ziff. 86, EGMR-E 2, 160 f.) ausgeführt, dass dieser außerordentliche Rechtsbehelf den Anforderungen des Art. 6 Abs. 1 nicht entspricht.

C. Schlussfolgerung

42. Demzufolge liegt eine Verletzung von Art. 6 Abs. 1 vor.

II. Behauptete Verletzung von Art. 13 der Konvention

43. Der Bf. behauptet, dass ihm kein „Recht, eine wirksame Beschwerde bei einer innerstaatlichen Instanz zu erheben“ hinsichtlich der geltend gemachten Beschwerdegründe offen gestanden habe.

In Anbetracht seiner Entscheidung zu Art. 6 Abs. 1 hält es der Gerichtshof nicht für erforderlich, den Fall unter dem Aspekt von Art. 13 zu prüfen, weil dessen Anforderungen weniger streng sind und hier von denen des Art. 6 Abs. 1 absorbiert werden (vorzitiertes Urteil *W. gegen Vereinigtes Königreich*, Série A Nr. 121, S. 37, Ziff. 86, EGMR-E 3, 567).

III. Behauptete Verletzung von Art. 1 des 1. ZP-EMRK

44. Vor der Kommission behauptete der Bf., der Widerruf seiner Kraftfahr-Linienkonzession und die Art, wie dieser Widerruf erfolgte, stellten eine Verletzung von Art. 1 des 1. ZP-EMRK dar, der im Kern das Recht auf Unverletzlichkeit des Eigentums garantiere.

Obwohl die Kommission diesen Beschwerdepunkt für unzulässig erklärt hatte, hielt ihn der Bf. in seinem Schriftsatz an den Gerichtshof aufrecht. Er kam jedoch während der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof darauf nicht mehr zurück. Demzufolge geht der Gerichtshof davon aus, nicht prüfen zu müssen, ob er im konkreten Fall zuständig ist, eine Entscheidung zu Art. 1 des 1. ZP-EMRK zu fällen und ggf. eine Verletzung dieser Bestimmung zu prüfen.

IV. Entscheidung zu Art. 50 der Konvention

45. Art. 50 der Konvention lautet wie folgt: [Text s.o. S. 635].

Als gerechte Entschädigung beantragt der Bf. den Ersatz des materiellen Schadens und Erstattung der Verfahrenskosten.

A. Schadensersatz

46. Der Bf. beantragt „zehn bis fünfzehn Mal“ die Summe von 70.000,- SEK [ca. 7.419,- Euro],¹ zzgl. Zinsen, als „Ersatz“ des Schadens, den er durch den Widerruf der Konzession erlitten haben will.

47. Was den möglichen materiellen Schaden betrifft, so ergibt sich aus den vorgelegten Unterlagen nicht zwingend der Schluss, dass die Entscheidung zu seinen Gunsten ausgefallen wäre, wenn der Bf. gegen den Widerruf seiner

¹ Anm. d. Hrsg.: Die hier angegebene Umrechnung in Euro (Kurs per 31.12.2007: 1 Euro = 9,43500 schwedische Kronen) dient einer ungefähren Orientierung. Durch Zeitablauf bedingte Wertveränderungen sind nicht berücksichtigt. Dasselbe gilt für den in Fn. 2 genannten Betrag in FF.

Kraftfahrlinienkonzession ein Gericht hätte anrufen können. Ebensovienig gehört es zu den Aufgaben dieses Gerichtshofs, in die Sachfragen des Widerrufs einer Kraftfahrlinienkonzession nach schwedischem Recht einzutreten. Er kann daher keine Entschädigungssumme für materiellen Schaden zusprechen.

48. Andererseits meint der Gerichtshof, dass der Bf. durch das Fehlen des Zugangs zu Gericht einen immateriellen Schaden erlitten hat. Er ist daher anders als Regierung und Kommission der Ansicht, dass die Feststellung einer Konventionsverletzung allein keine ausreichende Entschädigung darstellt. Der Gerichtshof spricht dem Bf. daher unter diesem Titel eine finanzielle Entschädigung zu. Als gerechte Entschädigung setzt der Gerichtshof auf der Grundlage von Billigkeitserwägungen einen Betrag von 20.000,- SEK [ca. 2.120,- Euro] fest.

B. Kosten und Auslagen

49. Der Bf. beantragt den Ersatz nachstehender Kosten und Auslagen:

- a) 14.000,- SEK [ca. 1.484,- Euro] als Ersatz der Kosten für Reisen zur Bezirksverwaltungsbehörde nach Luleå und zur Regierung nach Stockholm für Treffen mit dem Minister für Transport und Kommunikation, und zwar für ihn selbst, seinen Rechtsanwalt (RA Andersson) und seinen persönlichen Berater (Herrn Puranen);
- b) 3.100,- SEK [ca. 329,- Euro] für die Vertretung vor den innerstaatlichen Behörden durch Rechtsanwalt Andersson;
- c) 3.000,- SEK [ca. 318,- Euro] für „Recherchen (Ersatz von Reise- und Aufenthaltskosten)“, bezahlt an Herrn Puranen;
- d) 5.000,- SEK [ca. 530,- Euro] für „Verlust des üblichen Einkommens“ des Herrn Puranen;
- e) 126.000,- SEK [ca. 13.355,- Euro] für Anwaltskosten (90 Stunden zu 1.400,- SEK [ca. 148,- Euro] pro Stunde), gezahlt im Zusammenhang mit seiner Vertretung vor den Straßburger Konventionsorganen.

50. Die Regierung erklärt ihre Bereitschaft zum Ersatz sämtlicher Kosten und Auslagen, die der Bf. vernünftigerweise geltend machen könne, für den Fall der Feststellung einer Konventionsverletzung durch den Gerichtshof. Die Regierung bestreitet jedoch die erste Position mit der Begründung, die diesbezüglichen Auslagen fielen nicht in den Überprüfungsbereich der Straßburger Konventionsorgane. Bei der vierten Position sei nicht erkennbar, in welcher Hinsicht diese Kosten entstanden seien. Zur fünften Position meint sie, die angegebene Anzahl von Arbeitsstunden und der Stundensatz seien überhöht.

51. Was die erste und die vierte Position anbetrifft – Reisekosten und „Verlust des üblichen Einkommens“ von Herrn Puranen – wurde im Verfahren nichts vorgebracht, aus dem hervorgeht, dass diese Kosten durch Bemühungen entstanden sind, Konventionsverletzungen zu verhindern oder ihnen abzuwehren. Für diese beiden Positionen steht daher kein Ersatz zu.

52. Andererseits sind die Kosten von RA Andersson und Herrn Puranen nach den Positionen zwei und drei von der Regierung unbestritten geblieben.

53. Ebensowenig wurde die fünfte Position dem Grunde nach bestritten, nämlich die Vertretungskosten, die im Zusammenhang mit der Vertretung des Bf. vor den Straßburger Konventionsorganen entstanden sind. Dennoch ist der Gerichtshof wie die Regierung nicht davon überzeugt, dass diese Kosten notwendig entstanden und der Höhe nach angemessen sind.

Demzufolge kann der Gerichtshof nicht den vollen Betrag zusprechen. Der Gerichtshof ist vielmehr, auf der Grundlage von Billigkeitserwägungen der Ansicht, dass dem Bf. ein Kostenersatz in Höhe von 50.000,- SEK [ca. 5.299,- Euro] zusteht. Von diesem Betrag sind die 2.720,- FF [ca. 415,- Euro]² abzuziehen, die der Bf. bereits vom Europarat im Rahmen der Verfahrenskostenhilfe erhalten hat.

Aus diesen Gründen entscheidet der Gerichtshof einstimmig,

1. dass Art. 6 Abs. 1 der Konvention im vorliegenden Fall anwendbar ist;
2. dass eine Verletzung von Art. 6 Abs. 1 vorliegt;
3. dass es nicht erforderlich ist, den vorliegenden Fall auch im Hinblick auf Art. 13 der Konvention oder Art. 1 des 1. ZP-EMRK zu prüfen;
4. dass der betroffene Staat verpflichtet ist, dem Bf. als Ersatz für immateriellen Schaden den Betrag von 20.000,- SEK [ca. 2.120,- Euro] und für Kosten und Auslagen den Betrag von 56.100,- SEK [ca. 5.946,- Euro] zu zahlen, abzüglich 2.720,- FF [ca. 415,- Euro], die in schwedische Kronen umzurechnen sind mit dem am Tage der Urteilsverkündung geltenden Kurs;
5. den Antrag auf gerechte Entschädigung im Übrigen zurückzuweisen.

Zusammensetzung des Gerichtshofs (Kammer): die Richter Ryssdal, *Präsident* (Norweger), Lagergren (Schwede), Walsh (Ire), Macdonald (Kanadier, gewählt auf Vorschlag Liechtensteins), Russo (Italiener), Gersing (Däne), De Meyer (Belgier); *Kanzler:* Eissen (Franzose); *Vize-Kanzler:* Petzold (Deutscher)

Sondervotum: Sondervotum des Richters De Meyer.

² Offizieller Kurs: 1 Euro = 6,55957 FF.