



**Aktuelle Urteile des EuGH in
Vorabentscheidungsverfahren im Bereich der
Regulierung des Schienenverkehrsmarktes**

Prof. Dr. Urs Kramer,
Universität Passau

- 1) *EuGH, Urt. v. 24.06.2021 – C-12/20 → Verfahren über die Zuweisung von Infrastrukturkapazität im Schienengüterverkehr auf den europäischen Güterverkehrskorridoren*
- 2) *EuGH, Urt. v. 09.09.2021 – C-144/20 → Reichweite der Kompetenz der Regulierungsbehörde*
- 3) *EuGH, Urt. v. 24.02.2022 – C-563/20 → Nutzungsentgeltfestlegung für Eisenbahninfrastruktur*
- 4) *EuGH, Urt. v. 16.06.2022 – C-229/21 → Kappung einer Eisenbahnanbindung*
- 5) *EuGH, Urt. v. 14.07.2022 – C-500/20 → Haftung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens*
- 6) *EuGH, Urt. v. 08.09.2022 – C-614/20 → Ausgleichsleistung für unentgeltliche Personenbeförderung*

- *EuGH, Urt. v. 06.10.2021 – C-174/19 → Fehrmarnbeltquerung (Beihilfenrecht beim Infrastrukturbau)*
- *EuGH, Urt. v. 24.03.2022 – C-666/20 → Rechtsmittelurteil zur Personenbeförderung (Beihilfenrecht bei der Personenbeförderung)*
- *EuGH, Urt. v. 03.05.2022 – C-453/20 → Unzulässiges Vorabentscheidungsersuchen der tschechischen Regulierungsbehörde (anders als einst in Österreich beurteilt)*

Verfahren über die Zuweisung von Infrastrukturkapazität im Schienengüterverkehr auf den europäischen Güterverkehrskorridoren

- Art. 27 Abs. 1 und 2, Art. 57 Abs. 1 UAbs. 1 S. 2 und Anhang IV Nr. 3 Buchst. a RL 2012/34/EU (Recast-Eisenbahn-Richtlinie)
- Art. 13 Abs. 1, Art. 14 Abs. 1 und 9, Art. 18 Buchst. c, Art. 20 VO (EU) 913/2010 zum Schienennetz für wettbewerbsfähigen Güterverkehr
- Vorlagefrage (unter anderem):
 - Wer ist für die Entscheidung über die Zuweisung von Infrastrukturkapazität im Schienengüterverkehr auf den Güterverkehrskorridoren zuständig?
 - Der Verwaltungsrat oder der Infrastrukturbetreiber
 - Welche Kompetenzen stehen der nationalen Regulierungsbehörde bei der Diskriminierungskontrolle zu?
 - Einzelkompetenz der mitgliedstaatlichen Regulierungsstelle oder Erfordernis der Zusammenarbeit

Folgen des Urteils:

- Die **nationale Regulierungsbehörde** überwacht die Trassenvergabe usw. jeweils auf „ihrem“ Teil des Güterverkehrskorridors.
- Regelungen zur Trassenbestellung im „one-stop-shop“ beurteilen sich primär nach der **Güterverkehrskorridor-VO** mit der Intention der „Durchlässigkeit“ („Interoperabilität“).
- Wenn eine nationale Regulierungsbehörde eine Regelung in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen beanstandet, muss sie das wegen der geforderten „Interoperabilität“ **in enger Abstimmung mit den anderen nationalen Regulierungsbehörden** tun (Art. 20 Abs. 1 und 3 VO (EU) 913/2010 verlangt auch von der Regulierungsbehörde insoweit Konsultationen).

Reichweite der Kompetenz der Regulierungsbehörde

- Art. 32 Abs. 1, 56 RL 2012/34/EU (Recast-Eisenbahn-Richtlinie)
- Vorlagefragen:
 - Kann die Regulierungsstelle von Amts wegen einen Bescheid erlassen, der ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, bestimmte Änderungen seiner Weegeentgeltregelungen vorzunehmen, obwohl keine Diskriminierung von Antragstellern vorliegt?
 - Kompetenz der Regulierungsbehörde bei Nichtdiskriminierung
 - Kann die Regulierungsstelle dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch bestimmte Vorgaben machen, welche Voraussetzungen diese Änderungen erfüllen müssen?
 - Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Infrastrukturbetreibers
 - Gilt Art. 32 Abs. 1 der RL auch für solche Segmente des Eisenbahnmarktes, in denen kein Wettbewerb herrscht?
 - Begriff „Wettbewerbsfähigkeit“
 - Begriff „Wettbewerb“

Folgen des Urteils:

- Die Regulierungsbehörde darf **nicht nur Diskriminierungen, sondern jeglichen Verstoß gegen Netzzugangsrecht** zum Anlass für ihr Einschreiten nehmen (passt die Befugnisnorm des nationalen Rechts dazu)?
- Zur **Wahrung der Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens** muss die Regulierungsbehörde ihm **gewisse Spielräume** bei der Berechnung der Entgelte lassen (sie darf z. B. nicht eigene Zweckmäßigkeitserwägungen „durchsetzen“, sondern nur „eisenbahnrechtskonforme Zustände“ herstellen). Wie „konkret“ werden Entgelte vorgegeben?
- Der in der Recast-Richtlinie verwendete Begriff der „**Wettbewerbsfähigkeit**“ zielt auf den „**intermodalen**“ **Wettbewerb**, nicht auf den intramodalen zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Er findet also **auch** Beachtung, wenn ein **ausschließliches Recht** (etwa durch die Bestellung von gemeinwirtschaftlichem SPNV) **gewährt** wurde.

Nutzungsentgeltfestlegung für Eisenbahninfrastruktur

- Art. 30 Abs. 2 Buchst. e, (Abs. 5 und) Abs. 6 RL 2001/14/EG (über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung), in der durch die RL 2007/58/EG geänderten Fassung (vor Recast)
- Vorlagefragen:
 - Hat das Eisenbahnunternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur nutzt oder zu nutzen beabsichtigt, das Recht, sich an einem Verfahren zu beteiligen, das von der Regulierungsstelle zur Festlegung der Höhe der Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur durch den Betreiber dieser Infrastruktur durchgeführt wird?
 - Existenz eines Verfahrens zur Festlegung oder Genehmigung des Weegeentgeltes
 - Zuständigkeitsverteilung betreffend der Entgeltregelungen
 - Bei Verneinung der Frage: Hat das Eisenbahnunternehmen das Recht, die Entscheidung der Regulierungsstelle zur Genehmigung der Höhe der durch den Infrastrukturbetreiber festgelegten Entgelte anzufechten?

Folgen des Urteils:

- Aus den Vorgaben zur Entgeltregulierung nach dem EU-Recht folgt **nicht**, dass spätere „**Zahler**“ der Entgelte am Verfahren zu deren Festlegung oder Genehmigung **zu beteiligen** sind.
- Insoweit betont der EuGH die gewollte **Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber**.
- Das EU-Recht verlangt(e) eine Klagemöglichkeit, sagt(e) aber nicht, wer klagebefugt ist. Das ist Sache des nationalen Rechts. Allerdings verleiht die Richtlinie dem **einzelnen Zugangsberechtigten Rechte**, die er effektiv durchsetzen muss.
- Daher muss ein Zugangsberechtigter die **Entgeltgenehmigung der Regulierungsbehörde gerichtlich überprüfen** lassen können.

Kappung einer Eisenbahnanbindung

- Art. 15 Abs. 1 VO (EU) Nr. 1315/2013 (Verordnung über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU).
- Vorlagefrage: Sind bei einem Binnenhafen, der an das Straßen- und Schienennetz angeschlossen ist, beide Verbindungen aufrecht- und instand zu halten? Ist die Entfernung nur einer der beiden Verbindungen, sei es auch nur durch mangelnde Instandhaltung, damit verboten?
 - Wortlaut Art. 15 Abs. 1 (D + F): *Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Binnenhäfen an die Straßen- oder Schieneninfrastrukturen angebunden sind.*
 - Wortlaut anderer Sprachfassungen (etwa NL): „*und*“

Folgen des Urteils:

- Richtlinien sind nicht **nur nach ihrem Wortlaut, sondern auch nach ihrem Zusammenhang, Sinn und Zweck auszulegen.**
- Das Ziel **transeuropäischer Verkehrsnetze** spricht für den Erhalt der Eisenbahnanbindung des Hafens.
- Der **unterbliebene Unterhalt** mit nun hohen Instandsetzungskosten und die **anderweitige Verwertungsmöglichkeit** der Flächen rechtfertigen (allein) noch **nicht** die Beseitigung der Infrastruktur. Es bedarf dafür vielmehr **besonderer Umstände.**

Haftung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

- COTIF (Convention concerning International Carriage by Rail – Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehrs vom 09. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999)
- Art. 4, Art. 8 § 1 Buchst. b, Art. 19 § 1 des Anhangs E zum COTIF, den sogenannten CUI (Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic – Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr)
- Vorlagefragen (unter anderem):
 - Sind von den „Sachschäden“ in Art. 8 § 1 Buchst. b CUI auch die Kosten zu verstehen, die dem Beförderer dadurch entstehen, dass er wegen der Beschädigung seiner Lokomotiven ersatzweise andere Lokomotiven anmieten muss?
 - Abgrenzung Sachschaden – Vermögensschaden
 - Sollte die vorherige Frage verneint worden sein: Können die Vertragsparteien ihre Haftung wirksam durch pauschalen Verweis auf nationales Recht erweitern, wenn damit die zusätzliche Voraussetzung des Verschuldens einhergeht?
 - Abschließender Charakter der einheitlichen Rechtsvorschriften oder Erweiterbarkeit der Haftung

Folgen des Urteils:

- Der ***EuGH*** ist auch für die **Auslegung von in Europa angewendeten Verträgen** wie dem COTIF **zuständig**.
- Der **Infrastrukturbetreiber haftet danach nur für (echte) Sachschäden**, nicht für die Kosten für die Anmietung von ersatzweise eingesetzten Lokomotiven.
- Der COTIF **schließt** aber **nicht aus**, dass die Vertragsparteien ihre **Haftung** durch den Verweis auf das nationale Recht **erweitern**.

Ausgleichsleistung für unentgeltliche Personenbeförderung

- Art. 1, 2 Buchst. e, 3, 4 Abs. 1 Buchst. b Ziff. i VO 1370/2007 (Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates)
- Vorlagefragen (unter anderem):
 - Wann liegt eine „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ i. S. des Art. 2 Buchst. e der VO vor?
 - § 34 ÜTS: „Für die unentgeltliche Beförderung der Fahrgäste dieser Gruppen erhält der Beförderer keinen Ausgleich.“
 - Kann die zuständige Behörde bestimmte Unternehmen von der Gewährung einer Ausgleichsleistung für die durch Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verursachten Kosten ausschließen?
 - Bloße Möglichkeit oder Pflicht zur Gewährung einer Ausgleichsleistung
 - Welchen Voraussetzungen muss die Gewährung der Ausgleichsleistung genügen, um den Vorschriften über staatliche Beihilfen zu entsprechen?
 - Vergleich zweier (hypothetischer) Situationen

Folgen des Urteils:

- **Unentgeltliche verpflichtende Beförderungsleistungen** eines Wirtschaftsunternehmens (!) unterfallen dem Begriff der „**gemeinwirtschaftlichen Verkehre**“ und sind daher prinzipiell grundsätzlich ausgleichspflichtig.
- Die **Höhe der Ausgleichsleistung** muss den zusätzlich für die Pflichterfüllung entstandenen **Kosten** entsprechen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Urs Kramer

Institut für Rechtsdidaktik

Universität Passau

Dr.-Hans-Kapfinger-Straße 14b

94032 Passau

Tel. 0851/ 509-2378

Fax 0851/ 509-2392

Mail: Urs.Kramer@uni-passau.de