



Gerichtshof der Europäischen Union

**PRESSEMITTEILUNG Nr. 109/12**

Luxemburg, den 6. September 2012

Schlussanträge des Generalanwalts in den Rechtssachen C-473/10,  
C-483/10, C-555/10, C-556/10 und C-557/10  
Kommission / Ungarn, Königreich Spanien, Republik Österreich,  
Bundesrepublik Deutschland und Portugiesische Republik

Presse und Information

## **Generalanwalt Jääskinen legt seine Schlussanträge zu Vertragsverletzungsklagen vor, die gegen mehrere Mitgliedstaaten in Bezug auf den Eisenbahnverkehr erhoben worden sind**

*Er schlägt dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass Spanien, Ungarn und Portugal gegen ihre einschlägigen Verpflichtungen aus dem Unionsrecht verstoßen haben*

Aufgrund der Liberalisierung des Eisenbahnsektors in der Europäischen Union müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Unternehmen dieses Sektors einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zum Eisenbahnnetz erhalten. In diesem Kontext dürfen bestimmte „wesentliche Funktionen“ nicht mehr von den traditionellen Eisenbahnunternehmen der Mitgliedstaaten wahrgenommen werden, sondern müssen unabhängigen Betreibern übertragen werden. Zu diesen Funktionen gehören u. a. die Erteilung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen, die ihnen Zugang zum Eisenbahnnetz verschaffen, die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Festlegung des von den Verkehrsunternehmen für die Nutzung des Netzes zu entrichtenden Entgelts.

Die vorliegenden Rechtssachen gehören zu einer Reihe von Vertragsverletzungsklagen<sup>1</sup>, die die Kommission gegen mehrere Mitgliedstaaten wegen Nichterfüllung ihrer Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien zur Regelung der Funktionsweise des Eisenbahnsektors<sup>2</sup> erhoben hat. Vorliegend hat der Gerichtshof die Klagen gegen Ungarn, Spanien, Österreich, Deutschland und Portugal zu prüfen.

### C-473/10, Kommission/Ungarn

Die Kommission hat ausgeführt, in Ungarn umfasse die von den traditionellen Betreibern (MÁV und GySEV) vorgenommene Verwaltung des Verkehrs auch die Trassenzuweisung – d. h. die Zuweisung von Fahrwegkapazität –, die von einer unabhängigen Stelle durchgeführt werden müsse.

In seinen heutigen Schlussanträgen stellt Generalanwalt Jääskinen fest, dass mit der Verwaltung des Verkehrs Eisenbahnunternehmen betraut werden können, da sie nicht zu den wesentlichen Funktionen gehört. Weiter führt er aus, dass MÁV und GySEV dadurch, dass sie als Verwalter des Verkehrs über Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität informiert werden, keinen Wettbewerbsvorteil erlangen. Diese Informationen sind nämlich auch ihren Wettbewerbern zugänglich.

<sup>1</sup> Es handelt sich um die Rechtssachen Kommission/Ungarn ([C-473/10](#)), Kommission/Spanien ([C-483/10](#)), Kommission/Polen ([C-512/10](#)), Kommission/Griechenland ([C-528/10](#)), Kommission/Tschechische Republik ([C-545/10](#)), Kommission/Österreich ([C-555/10](#)), Kommission/Deutschland ([C-556/10](#)), Kommission/Portugal ([C-557/10](#)), Kommission/Frankreich ([C-625/10](#)), Kommission/Slowenien ([C-627/10](#)), Kommission/Italien ([C-369/11](#)) und Kommission/Luxemburg ([C-412/11](#)).

<sup>2</sup> Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237, S. 25) in der durch die Richtlinie 2001/12/EG geänderten Fassung und Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75, S. 29) in der durch die Richtlinien 2004/49/EG und 2007/58/EG geänderten Fassung.

Dagegen ist Herr Jääskinen der Ansicht, dass Ungarn dadurch gegen seine Verpflichtungen aus der Richtlinie 2001/14 verstoßen hat, dass es nicht die Bedingungen zur Sicherstellung des finanziellen Gleichgewichts der Betreiber der Infrastruktur festgelegt und keine Anreize zur Senkung der Kosten und Entgelte für den Betrieb und die Nutzung der Infrastruktur geschaffen hat. Ferner schlägt er dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass Ungarn gegen die Richtlinie verstoßen hat, weil es nicht sichergestellt hat, dass die von den Betreibern der Infrastruktur erhobenen Entgelte den unmittelbar mit der Bereitstellung des Eisenbahnnetzes verbundenen Kosten entsprechen.

#### C-483/10, Kommission/Spanien

Zu dieser Klage stellt Herr Jääskinen zunächst fest, dass die Mitgliedstaaten zwar befugt sind, den normativen Rahmen für die Entgeltfestsetzung zu bestimmen, dass sie jedoch den Betreiber der Infrastruktur mit der Festlegung des für die Nutzung des Eisenbahnnetzes zu zahlenden Entgelts betrauen müssen. Infolgedessen ist er der Ansicht, dass Spanien, das das Recht zur Festlegung dieses Entgelts dem Staat vorbehalten hat, der Richtlinie 2001/14 nicht nachgekommen ist.

Sodann weist der Generalanwalt darauf hin, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, eine leistungsabhängige Entgeltregelung mit Anreizen zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes zu schaffen. Die hierzu von Spanien getroffenen Maßnahmen stellen aber kein kohärentes und transparentes Ganzes dar, sondern sind nur punktuelle und voneinander unabhängige Maßnahmen.

Schließlich schlägt Herr Jääskinen dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass Spanien aufgrund der Benachteiligung neuer Marktteilnehmer auf dem spanischen Eisenbahnmarkt gegenüber dem traditionellen Betreiber, der beim Zugang zur Infrastruktur bevorzugt behandelt wird, eine Vertragsverletzung begangen hat. Ohne eine mit dem Staat geschlossene Rahmenvereinbarung können die Eisenbahnunternehmen nämlich keinen bevorzugten Zugang erhalten. Im vorliegenden Fall ist aber keine Vereinbarung geschlossen worden, die eine solche Behandlung ermöglicht. Nach Ansicht des Generalanwalts darf sich der spanische Staat auch keine Ermessensbefugnisse bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität vorbehalten, da derartige Befugnisse ausschließlich dem Betreiber der Infrastruktur übertragen werden dürfen.

#### C-555/10, Kommission/Österreich, und C-556/10, Kommission/Deutschland

Die Kommission macht geltend, die Richtlinien gestatteten es den Mitgliedstaaten nicht, den unabhängigen Betreiber in eine Holding zu integrieren, der auch die Eisenbahnunternehmen angehörten, es sei denn, sie sähen zusätzliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Unabhängigkeit der Geschäftsführung vor. Die beiden Mitgliedstaaten hätten aber keine solchen Maßnahmen getroffen, als sie ihren jeweiligen Infrastrukturbetreiber – ÖBB-Infrastruktur und Deutsche Bahn Netz – in eine Holding integriert hätten.

Insoweit hebt der Generalanwalt hervor, dass die Klage der Kommission im vorliegenden Fall nicht die falsche Anwendung der Richtlinien betrifft, sondern allein ihre falsche oder unvollständige Umsetzung.

Nach Ansicht von Herrn Jääskinen zwingt die Richtlinie 91/440 die Mitgliedstaaten nicht zu einer institutionellen Trennung zwischen dem unabhängigen Betreiber und dem traditionellen Betreiber. Sie gestattet es ihnen vielmehr, beide in dieselbe Holding zu integrieren. Der Generalanwalt fügt hinzu, dass die zusätzlichen Maßnahmen, von denen die Kommission spricht, in den fraglichen Richtlinien nicht erwähnt werden, so dass ihr Erlass von den Mitgliedstaaten nicht verlangt werden kann. Herr Jääskinen weist auch das Vorbringen der Kommission zurück, dass Deutschland gegen seine Verpflichtungen im Bereich der Entgeltfestsetzung und der Schaffung von Mechanismen zur Senkung der Infrastrukturkosten und der Zugangsentgelte verstoßen habe.

Unter diesen Umständen ist Herr Jääskinen der Meinung, dass die Klagen der Kommission abzuweisen sind.

### C-557/10, Kommission/Portugal

Der Generalanwalt schlägt dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass Portugal gegen seine Verpflichtungen aus den Richtlinien 91/440 und 2001/14 verstoßen hat. Zum einen hat der portugiesische Staat nämlich eine wesentliche Rolle bei den Entscheidungsprozessen des öffentlichen Eisenbahnunternehmens CP Comboios de Portugal in Bezug auf dessen Aktiva behalten, was nicht mit der den Eisenbahnunternehmen durch die Richtlinien zuerkannten wirtschaftlichen Freiheit vereinbar ist. Zum anderen hat Portugal nicht die erforderlichen Maßnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass die Konten des Betreibers der Infrastruktur ausgeglichen sind.

---

**HINWEIS:** Die Schlussanträge des Generalanwalts sind für den Gerichtshof nicht bindend. Aufgabe des Generalanwalts ist es, dem Gerichtshof in völliger Unabhängigkeit einen Entscheidungsvorschlag für die betreffende Rechtssache zu unterbreiten. Die Richter des Gerichtshofs treten nunmehr in die Beratung ein. Das Urteil wird zu einem späteren Zeitpunkt verkündet

**HINWEIS:** Eine Vertragsverletzungsklage richtet sich gegen einen Mitgliedstaat, der nach Auffassung der Kommission oder eines anderen Mitgliedstaats seine Gemeinschaftsverpflichtungen nicht einhält. Stellt der Gerichtshof eine Vertragsverletzung fest, so hat der betreffende Mitgliedstaat dem Urteil unverzüglich nachzukommen.

Ist die Kommission der Auffassung, dass der Mitgliedstaat dem Urteil nicht nachgekommen ist, kann sie erneut klagen und finanzielle Sanktionen beantragen. Ist die Mitteilung von Maßnahmen zur Umsetzung einer Richtlinie der Kommission unterblieben, kann der Gerichtshof jedoch auf Antrag der Kommission bereits im ersten Urteil Sanktionen verhängen.

---

*Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das den Gerichtshof nicht bindet.*

*Der Volltext der Schlussanträge ([C-473/10](#), [C-483/10](#), [C-555/10](#), [C-556/10](#) und [C-557/10](#)) wird am Tag der Verlesung auf der Curia-Website veröffentlicht.*

*Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255*