



Presse und Information

Gerichtshof der Europäischen Union

**PRESSEMITTEILUNG Nr. 49/13**

Luxemburg, den 18. April 2013

Urteil in der Rechtssache C-625/10  
Kommission / Frankreich

## **Frankreich hat gegen seine unionsrechtlichen Verpflichtungen im Bereich des Eisenbahnverkehrs verstoßen**

Die Kommission hat am 29. Dezember 2010 eine Vertragsverletzungsklage erhoben, mit der sie Frankreich vorgeworfen hat, gegen einige seiner unionsrechtlichen Verpflichtungen im Bereich des Eisenbahnverkehrs verstoßen zu haben. Diese Rechtssache gehört zu einer Reihe gleichartiger Klagen<sup>1</sup>, die die Kommission gegen mehrere Mitgliedstaaten erhoben hat, weil diese ihren Verpflichtungen aus den Richtlinien in diesem Bereich nicht nachgekommen seien.

Erstens wirft die Kommission Frankreich vor, keine Trennung zwischen den Einrichtungen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbrächten (hier die Société nationale des chemins de fer français, SNCF), und denjenigen, die für den Betrieb des Schienennetzes zuständig seien (Réseau ferré de France, RFF), vorgesehen zu haben, insbesondere in Bezug auf die Wahrnehmung von als wesentlich angesehenen Funktionen, u. a. die Zuweisung von Eisenbahntrassen (Richtlinie 91/440/EWG)<sup>2</sup>. Die SNCF habe nämlich über die Direction des Circulations Ferroviaires (DCF), die damals nicht von der SNCF unabhängig gewesen sei, die Zuständigkeit für die Trassenzuweisung behalten. Zweitens macht die Kommission geltend, dass mit der französischen Regelung die Anforderungen an die Einführung einer leistungsabhängigen Regelung bei der Erhebung der Entgelte für den Zugang zum Schienennetz nicht vollständig umgesetzt worden seien. Außerdem sähen die französischen Vorschriften nicht genügend Anreize zur Senkung der Kosten für die Bereitstellung der Infrastruktur und der Höhe der Zugangsentgelte vor (Richtlinie 2001/14/EG)<sup>3</sup>.

Frankreich ist der Auffassung, die Umsetzung der Richtlinie 91/440 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft durch den Erlass einer neuen Regelung im Jahr 2011 nunmehr vollständig abgeschlossen zu haben. In seinem Urteil vom heutigen Tag weist der Gerichtshof jedoch darauf hin, dass das Vorliegen der fraglichen Vertragsverletzung anhand der französischen Regelung zu beurteilen ist, wie sie sich bei Ablauf der Frist darstellte, die in der mit Gründen versehenen Stellungnahme gesetzt worden war, die die Kommission im vorgerichtlichen Verfahren an Frankreich gerichtet hatte (d. h. am 9. Dezember 2009). Die nach diesem Zeitpunkt vorgenommenen Änderungen der französischen Regelung können im Rahmen der Prüfung der Begründetheit der vorliegenden Klage nicht berücksichtigt werden.

<sup>1</sup> Es handelt sich um die Rechtssachen [C-473/10](#), Kommission/Ungarn; [C-483/10](#), Kommission/Spanien; [C-512/10](#), Kommission/Polen; [C-528/10](#), Kommission/Griechenland; [C-545/10](#), Kommission/Tschechische Republik; [C-555/10](#), Kommission/Österreich; [C-556/10](#), Kommission/Deutschland; [C-557/10](#), Kommission/Portugal; [C-625/10](#), Kommission/Frankreich; [C-627/10](#), Kommission/Slowenien; [C-369/11](#), Kommission/Italien und [C-412/11](#), Kommission/Luxemburg, vgl. auch [Pressemitteilung Nr. 20/13](#).

<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 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 (ABl. L 75, S. 1) geänderten Fassung. Die wesentlichen Funktionen sind in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführt.

<sup>3</sup> Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 75, S. 29) in der durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. L 315, S. 4) geänderten Fassung.

**Zur Begründetheit der Klage stellt der Gerichtshof fest, dass die französische Regelung zu diesem Zeitpunkt das Kriterium der Unabhängigkeit der Funktion der Trassenzuweisung nicht beachtete.**

Hierzu weist der Gerichtshof darauf hin, dass mit der Richtlinie 91/440 die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs eingeleitet wurde, um den Eisenbahnunternehmen einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zum Schienennetz zu garantieren. Um einen solchen Zugang zu gewährleisten, schreibt die Richtlinie den Mitgliedstaaten vor, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die „wesentlichen Funktionen“ an Stellen oder Unternehmen übertragen werden, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, und dass ungeachtet der Organisationsstrukturen der Nachweis zu erbringen ist, dass dieses Ziel erreicht worden ist. Wesentliche Funktionen im Sinne der Richtlinie 91/440 sind u. a. Entscheidungen über die Trassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen.

Folglich kann einem Eisenbahnunternehmen nicht die Durchführung von im Vorfeld der Entscheidung vorzunehmenden Studien der technischen Machbarkeit, die für die Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Trassen und die kurzfristige Trassenzuweisung erforderlich sind, übertragen werden, da diese Studien zur Bestimmung und Beurteilung der Verfügbarkeit der Trassen gehören und die kurzfristige Trassenzuweisung eine Zuweisung von einzelnen Zugtrassen im Sinne der Richtlinie 2001/14 darstellt. Diese Funktionen müssen daher gemäß der Richtlinie 2001/14<sup>4</sup> rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen unabhängigen Stellen übertragen werden. Die DCF besitzt jedoch, auch wenn sie unter der Aufsicht von RFF steht, keine Rechtspersönlichkeit, die von derjenigen der SNCF, in die sie eingegliedert ist, getrennt ist, was von Frankreich nicht bestritten wird. Da somit **das Kriterium der rechtlichen Unabhängigkeit nicht erfüllt ist**, brauchen die Kriterien der organisatorischen Unabhängigkeit und der Unabhängigkeit in den Entscheidungen nicht geprüft zu werden, weil diese drei Kriterien kumulativ erfüllt sein müssen.

**Auch enthält die französische Regelung nach Ansicht des Gerichtshofs keine der Richtlinie 2001/14 entsprechende leistungsabhängige Entgeltregelung.**

Aus der angeführten Richtlinie folgt, dass die Mitgliedstaaten in die Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung leistungsabhängige Bestandteile aufnehmen müssen, die sowohl den Eisenbahnunternehmen als auch dem Betreiber der Infrastruktur Anreize zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten. Die Mitgliedstaaten müssen Anreize einführen, verfügen aber über die Freiheit der Wahl der konkreten Maßnahmen, solange diese Maßnahmen ein kohärentes und transparentes Ganzes bilden, das als „leistungsabhängige Bestandteile“ eingestuft werden kann.

Die Nutzungsbedingungen für das französische Schienennetz, die sämtliche für die Ausübung der Rechte auf Zugang zu diesem Netz für die Jahre 2011 und 2012 notwendigen Informationen enthalten, sehen lediglich eine besondere Regelung für das Entgelt vor, das für die Bestellung von Güterverkehrstrassen gilt, deren Gesamtlänge mehr als 300 km und Geschwindigkeit mehr als 70 km/h beträgt. Diese Regelung bildet daher kein kohärentes und transparentes Ganzes, das tatsächlich als leistungsabhängige Entgeltregelung im Sinne der angeführten Richtlinie eingestuft werden kann.

Auch die allgemeinen Bedingungen von RFF enthalten zwar Bestimmungen über die Entschädigung des Betreibers der Infrastruktur bei einer auf das Verschulden des Eisenbahnunternehmens zurückzuführenden Nichtbenutzung einer Trasse und über die Entschädigung des Eisenbahnunternehmens nach der vom Betreiber verursachten Schließung von Trassen. Diese Bestimmungen stellen jedoch keine leistungsabhängige Entgeltregelung im Sinne der Richtlinie dar, da sie bloße Haftungsklauseln für den Fall von Schäden enthalten und nur die schadensersatzrechtlichen Folgen für den Fall der Schließung von Trassen durch RFF regeln.

---

<sup>4</sup> Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2001/14.

Schließlich geht die versuchsweise Einrichtung eines im Leistungsvertrag vorgesehenen speziellen leistungsabhängigen Mechanismus ausschließlich zu Lasten von RFF. Somit stellt dieser Vertrag keine leistungsabhängige Entgeltregelung dar, die sowohl dem Betreiber der Infrastruktur als auch den Eisenbahnunternehmen Anreize bieten kann. Außerdem finden die Bestimmungen des Leistungsvertrags nur auf das Güterverkehrsnetz Anwendung, während nach der Richtlinie die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung für das gesamte Netz gelten sollen.

---

**HINWEIS:** Eine Vertragsverletzungsklage, die sich gegen einen Mitgliedstaat richtet, der gegen seine Verpflichtungen aus dem Unionsrecht verstoßen hat, kann von der Kommission oder einem anderen Mitgliedstaat erhoben werden. Stellt der Gerichtshof die Vertragsverletzung fest, 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. Hat ein Mitgliedstaat der Kommission die Maßnahmen zur Umsetzung einer Richtlinie nicht mitgeteilt, kann der Gerichtshof auf Vorschlag der Kommission jedoch bereits mit dem ersten Urteil Sanktionen verhängen.

---

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

*Der [Volltext](#) des Urteils wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.*

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

*Filmaufnahmen von der Verkündung des Urteils sind verfügbar über  
„[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106*