

Rechtssache C-144/20
Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

27. März 2020

Vorlegendes Gericht:

Administratīvā rajona tiesa (Bezirksverwaltungsgericht, Lettland)

Datum der Vorlageentscheidung:

26. März 2020

Klägerinnen:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Beklagte:

Valsts dzelzceļa administrācija (Nationale Eisenbahnverwaltung)

... [nicht übersetzt]

Die ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA
(Bezirksverwaltungsgericht) MIT SITZ IN RIGA

BESCHLUSS

... [nicht übersetzt] 26. März 2020

Die Administratīvā rajona tiesa

... [nicht übersetzt]

[Zusammensetzung des Gerichts]

... [Informationen zu den Vertretern der Parteien, nicht übersetzt]

hat ... [nicht übersetzt] den Verwaltungsrechtsstreit über die von der Aktiengesellschaft LatRailNet gegen den Bescheid ... [nicht übersetzt] der

nationalen Eisenbahnverwaltung vom 27. Juni 2018 erhobene Anfechtungsklage sowie über die von der öffentlich-rechtlichen Aktiengesellschaft Latvijas dzelzceļš gegen den Bescheid ... der nationalen Eisenbahnverwaltung vom 7. November 2018 erhobene Anfechtungsklage geprüft.

Feststellung:

Sachverhalt

1. Am 30. Juni 2017 erließ die Klägerin AS LatRailNet (die mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur beauftragte Gesellschaft) die Bestimmungen ... [nicht übersetzt] über die „Entgeltregelung“ (im Folgenden: Entgeltregelung). In Anhang 3 Abschnitt II („Quantitative Kriterien für die Festsetzung der Aufschläge für bestimmte Marktsegmente“) der Entgeltregelung heißt es in Nr. 3, dass für das Marktsegment „sab pak pas“ der Wert des Kriteriums $S_s = 1$ ist, während der Wert des Kriteriums S_s für die restlichen Marktsegmente auf der Grundlage einer Sachverständigenbewertung bestimmt wird.
2. Mit Bescheid vom 27. Juni 2018 ... [nicht übersetzt] (im Folgenden: angefochtener Bescheid) forderte die beklagte nationale Eisenbahnverwaltung (die Regulierungsstelle für den Eisenbahnsektor) die Klägerin auf, die Entgeltregelung bis zum 24. August 2018 mit Art. 11¹ Abs. 1 und 7 Dzelzceļa likums (Eisenbahngesetz) in Einklang zu bringen, indem sie Kriterien für die Bewertung des Aufschlags für das Marktsegment der Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags festlegt und die bereits vorgesehenen Ausgaben, die vom Staatshaushalt oder vom Haushalt der lokalen Gebietskörperschaften gedeckt werden und die die Personenverkehrsunternehmen nicht aus den Einnahmen aus dem Personenverkehr decken können, davon ausnimmt.

Im angefochtenen Bescheid heißt es, dass nach der Entgeltregelung das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebonden würden, (im Folgenden: Wegeentgelt) als die Summe der unmittelbaren Kosten und der Aufschläge für ein bestimmtes Marktsegment berechnet werde. Die Höhe des Aufschlags für ein bestimmtes Marktsegment werde wiederum nach einer in der Entgeltregelung enthaltenen Formel berechnet, wobei der maßgebliche Faktor der Gewichtungskoeffizient des Markts mcb_s sei, der die in einer Marktsituation in einem bestimmten Marktsegment zulässige Höhe des Aufschlags beschreibe und der als höchster Wert der Bewertungskriterien C_s , V_s und S_s festgesetzt werde. Wenn $mcb_s = 0$ sei, werde der Aufschlag nicht auf das betreffende Marktsegment angewandt. Wenn hingegen $mcb_s = 1$ sei, werde auf das betreffende Marktsegment der maximale Aufschlag angewandt. Nach Anhang 3 Abschnitt II der Entgeltregelung („Quantitative Kriterien für die Festsetzung der Aufschläge für bestimmte Marktsegmente“) sei der Wert der Kriterien C_s und V_s 0, während der Wert des Kriteriums S_s für das Marktsegment des Personenverkehrs 1 betrage. Da der

höchste Wert der Bewertungskriterien C_s , V_s und S_s für das Segment des Personenverkehrs bei 1 liege, könne daraus geschlossen werden, dass der Wert des Gewichtungskoeffizienten des Markts mcb_s ebenfalls auf 1 festgelegt werde. So sehe die Entgeltregelung die automatische Anwendung eines maximalen Aufschlags für das Marktsegment des Personenverkehrs vor, ohne dass die Marktsituation im betreffenden Segment bewertet werde.

Da gemäß dem Eisenbahngesetz und der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (im Folgenden: Richtlinie 2012/34/EU) Aufschläge nur in Fällen Anwendung fänden, in denen der Markt dies tragen könne, und Weegeentgelte die Nutzung öffentlicher Eisenbahninfrastrukturen durch Marktsegmente, die zumindest die unmittelbaren Kosten decken könnten, nicht verhindern dürften, kommt die Verwaltung zu dem Schluss, dass vor der Anwendung des Aufschlags und der Festlegung seiner Höhe die Wettbewerbsfähigkeit und Zahlungsfähigkeit des betreffenden Marktsegments beurteilt werden müsse.

Aufgrund der Tatsache, dass die Entgeltregelung Kriterien für die Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit und der Zahlungsfähigkeit des Marktsegments des Personenverkehrs enthalten müsse, dies jedoch nicht tue und stattdessen ein Verfahren zur Festlegung eines solchen Aufschlags eingeführt werde, das für das Marktsegment des Personenverkehrs auf jeden Fall zur Festsetzung des Höchstbetrags führe, kam die nationale Eisenbahnverwaltung zu dem Ergebnis, dass die Entgeltregelung nicht mit Art. 11¹ Abs. 1 und 7 des Eisenbahngesetzes im Einklang stehe.

Die Aufgabe der nationalen Eisenbahnverwaltung gemäß Art. 31 Abs. 1 Nr. 9 des Eisenbahngesetzes, in deren Ausübung sie die Unvereinbarkeit der Entgeltregelung mit Art. 11¹ Abs. 1 und 7 des Eisenbahngesetzes feststellt, umfasst auch die Pflicht, eine Entscheidung zur Behebung dieser Situation zu treffen, wobei der Verwaltung jedoch ein Beurteilungsspielraum in Bezug auf den Inhalt des Verwaltungsakts eingeräumt wird.

3. Am 26. Juli 2018 erhob die Klägerin AS LatRailNet bei der Administratīvā rajona tiesa (Bezirksverwaltungsgericht) Klage auf Aufhebung des angefochtenen Bescheids.

In der Klage und ihrer Anlage macht die AS LatRailNet geltend, dass sie nach Art. 11¹ Abs. 1 des Eisenbahngesetzes für die Ausarbeitung und Genehmigung der Entgeltregelung zuständig sei. Die nationale Eisenbahnverwaltung habe *ultra vires* gehandelt, d. h. offensichtlich ihre Befugnisse überschritten, da sie die Klägerin mit dem angefochtenen Bescheid im Wesentlichen verpflichtet habe, die Entgeltregelung zu ändern, und dabei den genauen Inhalt angegeben habe, der in die Regelung aufzunehmen sei. Außerdem bestimme Art. 13¹ Abs. 1 Nr. 4 des Eisenbahngesetzes, dass die wesentlichen Funktionen des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur von den mit der Wahrnehmung der

Regulierungsfunktionen im Eisenbahnverkehrssektor betrauten staatlichen Stellen nicht wahrgenommen werden dürften.

Der AS Pasažieru vilciens sei das ausschließliche Recht eingeräumt worden, bis zum 30. Juni 2031 öffentliche Verkehrsdienste auf regionalen Schienenstrecken anzubieten. Es gebe daher keinen Wettbewerb bei der Erbringung von öffentlichen Schienenverkehrsdiensten. Die Aufgabe der nationalen Eisenbahnverwaltung, die Wettbewerbssituation auf den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen (Art. 31 Abs. 1 Nr. 9 des Eisenbahngesetzes), könne folglich nicht wahrgenommen werden, da das Marktsegment der öffentlichen Schienenverkehrsdienste nicht für den Wettbewerb geöffnet sei. Ohne Wettbewerb bei der Erbringung von öffentlichen Schienenverkehrsdiensten sei es für die Klägerin unmöglich, vor der Anwendung des Aufschlags und der Festsetzung seiner Höhe, wie von der Verwaltung gefordert, die Wettbewerbsfähigkeit und die Zahlungsfähigkeit des betreffenden Marktsegments zu beurteilen.

4. Mit Entscheidung vom 13. November 2018 ließ die Administratīvā rajona tiesa (Bezirksverwaltungsgericht) die VAS Latvijas dzelzceļš (Betreiber der Eisenbahninfrastruktur) in dem Verfahren als betroffene Dritte zu.

Nach Ansicht der VAS Latvijas dzelzceļš hat die nationale Eisenbahnverwaltung beim Erlass des angefochtenen Bescheids ihre Zuständigkeit überschritten, da sie nach Art. 31 Abs. 1 Nr. 9 des Eisenbahngesetzes nur befugt sei, den nichtdiskriminierenden Charakter der Entgeltregelung zu überwachen, nicht aber, den angefochtenen Bescheid zu erlassen, der einen Aspekt der Entgeltregelung betreffe, der in keiner Weise eine Diskriminierung mit sich bringe. Die nationale Eisenbahnverwaltung habe gegen ihre Verpflichtung aus Art. 13¹ Abs. 6 des Eisenbahngesetzes, für die Einhaltung der Voraussetzung der Unabhängigkeit der Klägerin zu sorgen, verstoßen.

Die VAS Latvijas dzelzceļš vertritt die Auffassung, dass im Marktsegment der Personenverkehrsdienste für das Kriteriums S_s der höchste Wert festgelegt werden könne, da die AS Pasažieru vilciens als einziger Vertreter dieses Marktsegments, der das Weegeentgelt (einschließlich des Aufschlags) an die VAS Latvijas dzelzceļš zahle, vor jeglichen Verlusten geschützt gewesen sei, die sich aus dieser Entgeltfestlegung ergeben könnten.

5. Am 21. August 2018 nahm die Klägerin AS LatRailNet die entsprechenden Änderungen an der Entgeltregelung ... [nicht übersetzt] vor und änderte das in Anhang 3 Abschnitt II Nr. 3 Satz 1 der Entgeltregelung enthaltene System zur Berechnung der Entgelte wie folgt: „Der Wert des Kriteriums S_s wird für alle Marktsegmente auf der Grundlage einer Sachverständigenbewertung ermittelt.“
6. Am 20. September 2018 legte die VAS Latvijas dzelzceļš bei der nationalen Eisenbahnverwaltung einen Rechtsbehelf gegen die Änderung der Entgeltregelung ein.

Nach Prüfung des von der VAS Latvijas dzelzceļš eingereichten Rechtsbehelfs stellte die nationale Eisenbahnverwaltung mit Bescheid vom 7. November 2018 fest, die VAS Latvijas dzelzceļš habe kein subjektives Recht auf Erlass eines Verwaltungsakts, mit dem die Entscheidung der Klägerin über die Änderung der Entgeltregelung aufgehoben werde.

Am 5. Dezember 2018 erhob die VAS Latvijas dzelzceļš Klage auf Aufhebung des Bescheids der nationalen Eisenbahnverwaltung vom 7. November [2018].

Mit Entscheidung ... [nicht übersetzt] der Administratīvā rajona tiesa (Bezirksverwaltungsgericht) vom 5. Februar 2019 wurden die beiden Verwaltungsverfahren verbunden.

Am 19. Februar 2020 beantragte die VAS Latvijas dzelzceļš beim vorlegenden Gericht, dem Gerichtshof der Europäischen Union ein Vorabentscheidungsersuchen vorzulegen. Die VAS Latvijas dzelzceļš bittet um Klärung der Frage, ob Art. 56 Abs. 2 der Richtlinie [2012/34] dahin auszulegen ist, dass er der Regulierungsstelle die Befugnis verleiht, von Amts wegen einen Bescheid zu erlassen, der ein Unternehmen, das die wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur ausübt, verpflichtet, bestimmte Änderungen der Berechnungsmodalitäten der Wegeentgelte vorzunehmen, die nicht im Zusammenhang mit der Diskriminierung von Antragstellern stehen. Die VAS Latvijas dzelzceļš bittet außerdem um Klärung der Frage, ob die in Art. 32 Abs. 1 der Richtlinie [2012/34] vorgesehene Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bei der Festlegung der Aufschläge für Wegeentgelte eine optimale Wettbewerbsfähigkeit in den Segmenten des Eisenbahnmarkts zu gewährleisten, auch für die Festsetzung von Wegeentgelten in Marktsegmenten gilt, in denen kein Wettbewerb herrscht.

Anwendbares Recht

Unionsrecht

7. Richtlinie 2012/34, 19. Erwägungsgrund und Art. 7, Art. 32 Abs. 1 und Art. 56 Abs. 2, und ... [nicht übersetzt] Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (im Folgenden: Verordnung Nr. 1370/2007), Art. 2 Buchst. f.

Lettisches Recht

8. In Art. 1 Abs. 23 des Eisenbahngesetzes (zugänglich unter: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) werden die folgenden Begriffe definiert:

23) Wesentliche Funktionen der Infrastrukturbetreiber: Entscheidungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der

Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und Entscheidungen über die Weegeentgelte, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung.

Art. 11 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes bestimmt, dass die mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur beauftragte Gesellschaft nach Konsultation der Antragsteller und des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur eine Entgeltregelung hinsichtlich des in Art. 12¹ Abs. 1 dieses Gesetzes genannten Mindestzugangspakets und des Zugangs zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebonden werden, ausarbeiten und beschließen und an den Betreiber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur zwecks Aufnahme in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen weiterleiten muss. Außer in den in Art. 11¹ Abs. 10 dieses Gesetzes vorgesehenen Fällen sorgt die mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur beauftragte Gesellschaft dafür, dass die genannte Entgeltregelung in ihrem gesamten Netz auf denselben Grundsätzen beruht und dass die Anwendung dieser Regelung zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Entgelten für die verschiedenen Eisenbahnunternehmen führt, die Dienste gleichwertiger Art in ähnlichen Teilen des Markts erbringen.

Nach Art. 11 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes werden die Entgelte für das Mindestzugangspaket gemäß Art. 12¹ Abs. 1 dieses Gesetzes und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebonden werden, auf der Grundlage der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, und in Übereinstimmung mit Art. 11 Abs. 3 und 4 sowie Art. 11¹ dieses Gesetzes festgesetzt.

Nach Art. 11¹ Abs. 1 des Eisenbahngesetzes kann die mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur beauftragte Gesellschaft, um eine volle Deckung der dem Betreiber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur entstehenden Kosten zu erhalten, sofern der Markt dies tragen kann, für die Entgelte für das in Art. 12¹ Abs. 1 dieses Gesetzes genannte Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebonden werden, Aufschläge festsetzen.

Nach Art. 11¹ Abs. 2 Nr. 1 des Eisenbahngesetzes bewertet die mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur beauftragte Gesellschaft vor der Erhebung der Aufschläge, inwieweit die Aufschläge für zumindest folgende Marktsegmente relevant sind, und wählt die zutreffenden aus: 1) Personen- und Güterverkehr.

Art. 11¹ Abs. 7 des Eisenbahngesetzes sieht vor, dass die Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erhoben werden, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarkts zu gewährleisten und dem Produktivitätszuwachs der Eisenbahnunternehmen Rechnung zu tragen ist. Die Höhe der Entgelte darf nicht die Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur durch Marktsegmente

ausschließen, die mindestens die unmittelbaren Kosten sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können.

Nach Art. 31 Abs. 1 Nr. 9 des Eisenbahngesetzes nimmt die nationale Eisenbahnverwaltung folgende Aufgaben wahr:

9) Überwachung der Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten, insbesondere auf dem Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste, und der Tätigkeiten des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, der mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur beauftragten Gesellschaft und des Betreibers der Serviceeinrichtung in den in Nr. 8 Buchst. a bis j genannten Bereichen, unbeschadet der Befugnisse der für die Sicherstellung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten zuständigen Behörde. Sie prüft von Amts wegen die in Abs. 8 Buchst. a bis j genannten Punkte, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen. Sie prüft insbesondere, ob die Schienennetz-Nutzungsbedingungen diskriminierende Bestimmungen enthalten oder dem Betreiber der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, der mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur beauftragten Gesellschaft oder dem Betreiber einer Serviceeinrichtung einen Ermessensspielraum geben, der zur Diskriminierung von Antragstellern genutzt werden kann.

Gründe für die Zweifel hinsichtlich der Auslegung des Unionsrechts

9. Mit dem angefochtenen Bescheid verpflichtet die nationale Eisenbahnverwaltung als Regulierungsstelle die mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur beauftragte Gesellschaft, das in der Entgeltregelung enthaltene Kriterium für die Berechnung des Aufschlags, der auf das Marktsegment des Personenverkehrs im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Anwendung kommt, zu ändern. Die Regulierungsstelle stützt ihren Bescheid auf Art. 31 Abs. 1 Nr. 9 des Eisenbahngesetzes, der die folgende Aufgabe der Regulierungsstelle festlegt: Überwachung der Wettbewerbssituation im Schienenverkehr und Prüfung von Amts wegen der in Art. 31 Abs. 1 Nr. 8 Buchst. a bis j genannten Punkte, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen.

Art. 56 der Richtlinie 2012/34 definiert die „Aufgaben der Regulierungsstelle“ und sieht in Abs. 2 vor, dass die Regulierungsstelle berechtigt ist, die Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten zu überwachen und insbesondere von Amts wegen die in Abs. 1 Buchst. a bis g genannten Punkte zu prüfen, um der Diskriminierung von Antragstellern vorzubeugen.

Daraus folgt, dass die Befugnis, von Amts wegen tätig zu werden, der Regulierungsstelle nur zusteht, um eine Diskriminierung von Antragstellern zu verhindern.

10. Die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union hat bestätigt, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (im vorliegenden Fall die mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers beauftragte Gesellschaft) hinsichtlich des Inhalts der Entgeltregelung über einen Wertungsspielraum verfügt, während sich die Funktionen der Regulierungsstelle auf die Kontrolle des nichtdiskriminierenden Charakters der Entgeltregelung beschränken (Urteile des Gerichtshofs vom 28. Februar 2013, Kommission/Spanien, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, Rn. 44, vom 28. Februar 2013, Kommission/Deutschland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, Rn. 82, und vom 9. November 2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, Rn. 85).
11. Die Art. 4 und 7 der Richtlinie 2012/34 legen die Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturbetreibers und seiner wesentlichen Funktionen fest.

In der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist anerkannt, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur für die Festsetzung und Erhebung der Entgelte zuständig ist (Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 2013, Kommission/Tschechische Republik, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, Rn. 33 und 34). Ebenso hat der Gerichtshof darauf hingewiesen, dass der Infrastrukturbetreiber über einen gewissen Beurteilungsspielraum verfügen muss, der es ihm zumindest erlaubt, Entscheidungen zu treffen, in denen die Faktoren oder Parameter, auf deren Grundlage die Berechnung vorgenommen wird, ausgewählt oder beurteilt werden (Urteile des Gerichtshofs vom 28. Februar 2013, Kommission/Spanien, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, Rn. 44, und vom 28. Februar 2013, Kommission/Deutschland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, Rn. 82).

Nach Meinung der VAS Latvijas dzelzceļš kann es den vom Gerichtshof der Europäischen Union anerkannten Beurteilungsspielraum der mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur beauftragten Gesellschaft nur geben, wenn die Funktionen der Regulierungsstelle auf die Beurteilung einer etwaigen Diskriminierung beschränkt werden. Andernfalls würden bei einer Ausweitung der Befugnisse der Regulierungsstelle diese beiden Funktionen zusammenfallen, und die Regulierungsstelle würde die Befugnis erhalten, den Inhalt der Entgeltregelung zu beeinflussen (bzw. sogar festzulegen). Der Beurteilungsspielraum, über den die mit den wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur beauftragte Gesellschaft verfüge, würde somit untergraben, und es wäre ihr unmöglich, mit der vom Gerichtshof der Europäischen Union anerkannten Unabhängigkeit zu handeln.

12. Bei dem Marktsegment, für den der angefochtene Bescheid eine Änderung der Entgeltregelung vorschreibt, handelt es sich um Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, die in Lettland von der AS Pasažieru vilciens erbracht werden. Dieses Unternehmen ist der einzige Betreiber in diesem Marktsegment, und jeglicher Wettbewerb ist ausgeschlossen.

Art. 32 der Richtlinie 2012/34, der Ausnahmen ... [nicht übersetzt] von den Entgeltgrundsätzen festlegt, sieht in Abs. 1 vor, dass ein Mitgliedstaat, um eine volle Deckung der dem Infrastrukturbetreiber entstehenden Kosten zu erhalten, sofern der Markt dies tragen kann, Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze erheben kann, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarkts zu gewährleisten ist. In Bezug auf die Höhe der Aufschläge sieht Art. 32 Abs. 1 der Richtlinie 2012/34 vor, dass die Anwendung der Aufschläge auf bestimmte Marktsegmente zu beurteilen und insbesondere die Auswirkung auf das Marktsegment der Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu untersuchen ist. Die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34 sehen folglich vor, dass bei der Festsetzung der Höhe der Aufschläge für das Marktsegment der Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags u. a. die Wettbewerbsfähigkeit dieses Segments zu berücksichtigen ist.

Der 19. Erwägungsgrund der Richtlinie 2012/34 weist darauf hin, dass gemäß der Verordnung 1307/2007 im Zusammenhang mit der Erbringung dieser Dienstleistung ausschließliche Rechte vergeben werden können, was im Wesentlichen jegliche Form des Wettbewerbs ausschließt. Die Richtlinie 2012/34 sieht jedoch keine Ausnahmen hinsichtlich der Bewertung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Marktsegments vor.

13. In Anbetracht der oben genannten Entscheidungen des Gerichtshofs der Europäischen Union zeigt nach Überzeugung des [vorlegenden] Gerichts die Analyse des rechtlichen Rahmens *prima facie*, dass die Befugnis, von Amts wegen tätig zu werden, der Regulierungsstelle nur zusteht, um eine Diskriminierung der Antragsteller zu vermeiden, und dass bei der Festsetzung der Höhe des Aufschlags für das Marktsegment der Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags u. a. die Wettbewerbsfähigkeit dieses Segments zu berücksichtigen ist.

Da das vorliegende Gericht Zweifel hinsichtlich der Auslegung der Art. 32 Abs. 1 und Art. 56 Abs. 2 der Richtlinie [2012/34] hat, hält es die Vorlage dieser Fragen zur Vorabentscheidung an den Gerichtshof der Europäischen Union für erforderlich. Folglich ist das Verfahren bis zu einer Entscheidung des Gerichtshofs über die Vorlagefragen auszusetzen.

Nach Art. 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ... [nicht übersetzt] [Bezugnahme auf nationale Verfahrensvorschriften] erlässt das vorliegende Gericht folgenden

Beschluss:

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Art. 56 Abs. 2 der Richtlinie [2012/34] dahin auszulegen, dass die Regulierungsstelle befugt ist, von Amts wegen einen Bescheid zu erlassen, der ein Unternehmen, das die wesentlichen Funktionen des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur gemäß Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie ausübt, verpflichtet, bestimmte Änderungen der Berechnungsmodalitäten der Weegeentgelte (Entgeltregelung) vorzunehmen, die nicht im Zusammenhang mit der Diskriminierung von Antragstellern stehen?
2. Falls die erste Frage bejaht wird: Ist die Regulierungsstelle befugt, mit einem solchen Bescheid die Voraussetzungen festzulegen, die diese Änderungen erfüllen müssen, z. B. indem sie vorschreibt, dass von den Kriterien für die Festsetzung der Weegeentgelte die bereits vorgesehenen und vom Staatshaushalt oder dem Haushalt der lokalen Gebietskörperschaften gedeckten Ausgaben ausgenommen werden, die die Personenverkehrsunternehmen nicht aus den Einnahmen aus dem Personenverkehr decken können?
3. Ist Art. 32 Abs. 1 der Richtlinie [34/2012] dahin auszulegen, dass die in diesem Absatz vorgesehene Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bei der Festlegung der Aufschläge für Weegeentgelte eine optimale Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarkts zu gewährleisten, auch für die Festsetzung von Weegeentgelten in Marktsegmenten gilt, in denen kein Wettbewerb herrscht, z. B., weil im betreffenden Marktsegment der Personenverkehr nur von einem einzigen Eisenbahnunternehmen durchgeführt wird, dem gemäß Art. 2 Buchst. f der Verordnung Nr. 1370/2007 das ausschließliche Recht zur Durchführung des Personenverkehrs in diesem Marktsegment gewährt wurde?

Das Verfahren wird bis zu einer Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union ausgesetzt.

... [nicht übersetzt] [Unterschriften]