



Schlussanträge des Generalanwalts in den Rechtssachen C-512/10,
C-545/10, C-625/10, C-627/10 und C-412/11
Kommission / Polen, Tschechische Republik, Frankreich, Slowenien,
Luxemburg

Presse und Information

Nach Ansicht von Generalanwalt Jääskinen haben fünf Mitgliedstaaten gegen ihre Verpflichtungen aus den Richtlinien über den Eisenbahnverkehr verstoßen

Er schlägt dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass Polen, die Tschechische Republik, Frankreich, Slowenien und Luxemburg auf diesem Gebiet gegen das Unionsrecht verstoßen haben

Aufgrund der Liberalisierung des Eisenbahnsektors in der Europäischen Union müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Unternehmen dieses Sektors einen gerechten und diskriminierungsfreien 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 Vertragsverletzungsklagen¹, die die Kommission gegen mehrere Mitgliedstaaten wegen Nichterfüllung ihrer Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien zur Regelung der Funktionsweise des Eisenbahnsektors² erhoben hat. Vorliegend hat der Gerichtshof die Klagen gegen Polen, die Tschechische Republik, Frankreich, Slowenien und Luxemburg zu prüfen³.

C-512/10, Kommission/Polen

Die Kommission ist der Ansicht, dass Polen keine Regelung eingeführt habe, die dem Betreiber Anreize zur Senkung der Kosten und der Entgelte für die Nutzung der Fahrwege oder zur Senkung der Zugangsentgelte biete. Generalanwalt Niilo Jääskinen ist hierzu der Ansicht, dass im polnischen Recht nicht der den Anreiz schaffende Mechanismus bestimmt wird, der den Kausalzusammenhang zwischen den wirtschaftlichen Zielen, die der Betreiber der Infrastruktur zu erreichen hat, und den Maßnahmen des Verkehrsministers im Bereich der Finanzierung der Kosten für Erneuerung und Wartung der Eisenbahninfrastruktur beschreibt.

Nach dem Unionsrecht ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Nach Ansicht der Kommission verweist dieser Kostenbegriff auf die „marginalen Kosten“.

¹ 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](#)).

² 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.

³ Die Schlussanträge in den Ungarn, Spanien, Österreich, Deutschland und Portugal betreffenden Rechtssachen sind am 6. September 2012 verlesen worden (vgl. die [Pressemitteilung Nr. 109/12](#)).

Letztere sind nach Ansicht der Kommission nur die Kosten, die durch tatsächliche Zugbewegungen entstanden sind, und nicht die Fixkosten, die außer den Kosten im Zusammenhang mit dem Zugbetrieb die allgemeinen Betriebskosten umfassen, die auch ohne Zugbewegungen anfallen.

Nach Ansicht des Generalanwalts führt die polnische Regelung bei der Bestimmung des Entgelts für das Gesamtmindestpaket und für den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen zur Berücksichtigung von Kosten, die nicht offensichtlich als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend angesehen werden können.

Demgegenüber ist Herr Jääskinen der Ansicht, dass die Klage der Kommission in Bezug auf die Rügen wegen fehlender Unabhängigkeit des Betreibers der Infrastruktur und fehlender Maßnahmen zur rechtzeitigen Gewährleistung des finanziellen Gleichgewichts des genannten Betreibers abzuweisen ist.

C-545/10, Kommission/Tschechische Republik

Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Tschechische Republik durch die Festsetzung eines Höchstbetrags für die Nutzung der Eisenbahnfahrwege gegen das Unionsrecht verstoßen habe. Der Generalanwalt betont, dass die Mitgliedstaaten, obwohl sie für die Bestimmung des Rechtsrahmens der Entgeltfestsetzung zuständig sind, dem Betreiber der Infrastruktur die Aufgabe der Bestimmung des Entgeltes übertragen müssen, das für die Nutzung des Eisenbahnnetzes zu entrichten ist. Folglich ist der Generalanwalt der Ansicht, dass die Tschechische Republik der Richtlinie 2001/14 nicht nachgekommen ist.

Sodann schlägt Herr Jääskinen dem Gerichtshof vor, der Rüge der Kommission wegen des Fehlens von Maßnahmen stattzugeben, die den Betreibern Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte böten. Demgegenüber schlägt er vor, die Rüge zurückzuweisen, die sich darauf bezieht, dass das Entgelt für das Mindestzugangspaket und den Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen nicht in Höhe der Kosten festgelegt sei, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfielen.

Die Generalanwalt schlägt dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass die Tschechische Republik dadurch gegen ihre Verpflichtungen verstoßen hat, dass sie keine leistungsabhängige Entgeltregelung geschaffen hat, die den Eisenbahnunternehmen und den Betreibern der Infrastruktur Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bietet.

Die Kommission macht geltend, dass nach tschechischem Recht Rechtsbehelfe gegen die Entscheidungen der Regulierungsstelle, nämlich des Eisenbahnamts, an das Transportministerium zu richten seien. Ein derartiges administratives Vorverfahren verstoße gegen die Richtlinie 2001/14, da diese auf Verwaltungsebene keine Kontrolle der Entscheidungen der Regulierungsstelle erlaube. Insoweit betont der Generalanwalt, dass die genannte Richtlinie auf dem Gedanken beruht, dass eine Verwaltungsentscheidung der Regulierungsstelle ausschließlich gerichtlicher Kontrolle und keiner vorherigen Verwaltungskontrolle unterliegt, auch wenn diese Möglichkeit nicht ausdrücklich ausgeschlossen ist. Folglich hat die Tschechische Republik gegen das Unionsrecht verstoßen, indem sie eine Verwaltungskontrolle der Entscheidungen der Regulierungsstelle durch Rechtsbehelf an das Transportministerium eingeführt hat.

C-625/10, Kommission/Frankreich, C-627/10, Kommission/Slowenien, und C-412/11, Kommission/Luxemburg

Nach der Richtlinie 91/440 dürfen die wesentlichen Funktionen nicht an Stellen übertragen werden, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Derartige Funktionen sind insbesondere die Trassenzuweisung und die Zuweisung von Fahrwegkapazität. Die Kommission wirft Frankreich, Slowenien und Luxemburg vor, das Unabhängigkeitserfordernis bei einer Stelle, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringe, nicht beachtet zu haben.

In Bezug auf Frankreich ist der Generalanwalt der Ansicht, dass die Tatsache, dass mit der Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) eine Dienststelle des traditionellen Unternehmens, der Société nationale des chemins de fer français (SNCF), im Auftrag des Réseau ferré de France (RFF) handelt, der für die Festlegung des Fahrplans und die Zuweisung einzelner Trassen allein zuständig bleibt, nicht ausreicht, um dem französischen System zu Gültigkeit zu verhelfen. Somit erfüllt das genannte System nicht die Voraussetzung der rechtlichen Unabhängigkeit. In Bezug auf Slowenien stellt der Generalanwalt fest, dass die Tatsache, dass die Slowenischen Eisenbahnen im Auftrag der Agentur für den Eisenbahnverkehr handeln, die vollumfänglich für die Festlegung des Zeitplans und die Zuteilung der jeweiligen Trassen zuständig bleibt, nicht ausreicht, um sicherzustellen, dass dieses System den Anforderungen des Unionsrechts entspricht. In Bezug auf die gegen Luxemburg gerichtete Klage führt der Generalanwalt aus, dass bei Verkehrsstörungen der von der Administration des Chemins de Fer (ACF) aufgestellte normale Fahrplan nicht mehr eingehalten werden kann, da die darin festgelegten Zeiten bereits überschritten sind und eine Neuzuteilung der Zeiten über das Eisenbahnunternehmen Chemins de fer luxembourgeois (CFL) für die wartenden Betreiber notwendig wird.

Sodann prüft der Generalanwalt die Rüge der Kommission, die sich auf das Entgelt für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur bezieht. Insoweit stellt er fest, dass Frankreich und Slowenien keine leistungsabhängige Entgeltregelung für die Eisenbahnunternehmen und die Betreiber der Infrastruktur geschaffen haben, die den Anforderungen des Unionsrechts genügt. Außerdem ist Herr Jääskinen der Ansicht, dass Slowenien keine Maßnahmen vorgesehen hat, um den Betreibern der Infrastruktur Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte zu geben.

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. Die Urteile werden zu einem späteren Zeitpunkt verkündet.

HINWEIS: Eine Vertragsverletzungsklage richtet sich gegen einen Mitgliedstaat, der nach Auffassung der Kommission oder eines anderen Mitgliedstaats seine unionsrechtlichen Verpflichtungen 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-512/10](#), [C-545/10](#), [C-625/10](#), [C-627/10](#) und [C-412/11](#)) wird am Tag der Verlesung auf der Curia-Website veröffentlicht.

Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255