

+++aktuelle Urteile+++neue Vorschriften+++Vergaben+++

EuGH: Infrastrukturentgelte – Prüfvorrang der BNetzA

Ein Eisenbahnunternehmen, das die Rückzahlung zu viel gezahlter Entgelte für die Nutzung von Infrastruktur begehrt, muss laut dem EuGH die Bundesnetzagentur (BNetzA) mit der Frage der Rechtmäßigkeit dieser Entgelte befassen, bevor es die zuständigen nationalen Gerichte anruft (27.10.2022, C-721/20). Die BNetzA wehrte sich bislang gegen die Zuständigkeit: Sie sei außerhalb eines Genehmigungsverfahrens nicht zur rückwirkenden Überprüfung bereits außer Kraft getretener Entgeltregelungen befugt.

Die Frage, wer und nach welchem Maßstab über die Rechtmäßigkeit der Entgelte für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur entscheiden darf, ist seit Jahren umstritten. Der EuGH hatte bereits 2017 entschieden, dass eine zivilgerichtliche Billigkeitskontrolle nicht unabhängig von der zuständigen Regulierungsstelle – in Deutschland der BNetzA – stattfinden darf (09.11.2017, C-489/15). Unklar blieb aber, ob dies auch im Hinblick auf die kartellrechtliche Kontrolle gelten

sollte. Mehrere deutsche Gerichte sahen sich in der Folge daran gehindert, über Rückforderungsklagen zu entscheiden, solange keine bestandskräftige Entscheidung der BNetzA vorlag. Der BGH entschied dann aber 2019, dass die Anwendung von Art. 102 AEUV durch die Zivilgerichte zulässig und geboten sei, auch ohne eine vorherige Entscheidung der BNetzA.

Der EuGH stellt nun klar, dass die Gerichte bei der Entscheidung über eine Klage auf Rückzahlung gleichzeitig neben dem europarechtlichen Verbot des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung (Art. 102 AEUV) auch das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht anwenden dürfen. Klar ist nun auch, dass die Gerichte zur loyalen Zusammenarbeit mit der BNetzA verpflichtet sind: Sie müssen bei ihrer Würdigung die Entscheidungen der Regulierungsstelle berücksichtigen und sich bei der Begründung ihrer eigenen Entscheidungen mit dem gesamten Inhalt der ihnen vorgelegten Akten auseinandersetzen. Allerdings darf das gerichtliche Verfahren schon beginnen, bevor das Rechtsmittelverfahren bei der BNetzA abgeschlossen ist. Das lässt sich widersprechende Entscheidungen befürchten.

Alternativangebot Omnibusersatzteile: Genehmigungsnachweis nötig!

Will ein Bieter zum Auftragsgegenstand alternative, aber gleichwertige Produkte anbieten, die er nur genehmigt in den Verkehr bringen darf, muss er die Genehmigung nachweisen. Eine Erklärung über die Gleichwertigkeit zu den Originalen reicht nicht aus,



Dr. Ute Jasper

Rebecca Dreps

Daniela A. Kreuels

HEUKING KÜHN LÜER WOJTEK
Düsseldorf

Die Autorinnen

darf aber daneben gefordert werden (EuGH, C 68/21, C-84/21, 27.10.2022). Für das Inverkehrbringen von Fahrzeugbauteilen – wie hier Ersatzteile für Omnibusse des öffentlichen Personennahverkehrs – ist eine EG-Typgenehmigung erforderlich.

Wie die Bieter die Gleichwertigkeit mit dem Angebot nachweisen müssen, liegt zwar im Ermessen des Auftraggebers. Die zugelassenen Beweismittel müssen aber eine sachgerechte Prüfung des Angebots und der Einhaltung der technischen Spezifikationen ermöglichen. Da Ersatzteile für Omnibusse des öffentlichen Personennahverkehrs nicht ohne EG-Typgenehmigung vermarktet werden dürfen, sind nur einzig Bauteile mit Typgenehmigung als gleichwertig einzustufen.

Der Auftraggeber darf zusätzlich eine Erklärung der Gleichwertigkeit eines Bauteils zu Originalteilen fordern. Diese Erklärung muss aber durch den Hersteller ausgestellt worden sein, eine Erklärung von einem Händler oder Wiederverkäufer bzw. eine Eigenerklärung des Bieters reichen nicht aus. Denn einzig der Hersteller ist gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens verantwortlich.

Vorgabe kostenloser Beförderung ist ausgleichspflichtig

Wird ein Verkehrsunternehmen durch nationale Vorschriften gezwungen, bestimmte Personengruppen unentgeltlich zu befördern, hat es Anspruch auf einen finanziellen staatlichen Ausgleich (EuGH, C-614/20, 08.09.2022).

Die Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 sehen laut dem EuGH zwingend einen finanziellen Ausgleich für das Erbringen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor. Bislang war umstritten, ob die Verordnung neben dem Überkompensationsverbot auch ein Unterkompensationsverbot bzw. die Pflicht zum Ausgleich vorsieht.

Die Höhe der Ausgleichsleistung entspricht aber – entgegen der Vorstellungen des beteiligten Verkehrsunternehmens – nicht einfach dem entgangenen Gewinn, gemessen an der Zahl der unentgeltlich beförderten Fahrgäste. Vielmehr bestimmt sich die Ausgleichsleistung anhand der Grundsätze aus dem Anhang der Verordnung, um eine übermäßige Ausgleichsleistung für entstandene Kosten zu vermeiden.