

Verwaltungsgerichtshof

ZI EU 2011/0009-1

(2011/03/0077)

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, in der Beschwerdesache der Ö Aktiengesellschaft in W, vertreten durch Lansky, Ganzger & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Rotenturmstraße 29/9, gegen den Bescheid der Schienen-Control Kommission vom 6. Dezember 2010, ZI SCK-WA-10-035, betreffend Entschädigungsbedingungen (weitere Partei: Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie), den

B e s c h l u s s

gefasst:

Dem Gerichtshof der Europäischen Union werden nach Art 267 AEUV folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist Artikel 30 Absatz 1 erster Unterabsatz der Verordnung (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABI L 315 vom 3. Dezember 2007, S 14, dahin auszulegen, dass die für die Durchsetzung dieser Verordnung benannte nationale Stelle befugt ist, einem Eisenbahnunternehmen, dessen Entschädigungsbedingungen für die Fahrpreisentschädigung nicht den in Artikel 17 dieser Verordnung festgelegten Kriterien entsprechen, den konkreten Inhalt der von diesem Eisenbahnunternehmen zu verwendenden Entschädigungsbedingungen verbindlich vorzuschreiben, auch wenn das nationale Recht ihr lediglich die Möglichkeit einräumt, derartige Entschädigungsbedingungen für unwirksam zu erklären?

2. Ist Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der

(8. September 2011)

Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABI L 315 vom 3. Dezember 2007, S 14, dahin auszulegen, dass ein Eisenbahnunternehmen die Verpflichtung zur Leistung von Fahrpreisschädigungen in Fällen höherer Gewalt ausschließen darf, dies entweder in analoger Anwendung der in den Verordnungen (EG) Nr 261/2004, (EU) Nr 1177/2010 oder (EU) Nr 181/2011 vorgesehenen Ausschlussgründe oder durch Heranziehung der Haftungsbefreiungen, wie sie in Artikel 32 Absatz 2 der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV, Anhang I zur Verordnung) enthalten sind, auch für Fälle der Fahrpreisschädigung?

B e g r ü n d u n g :

I. Sachverhalt:

1. Die vor dem Verwaltungsgerichtshof beschwerdeführende Partei ist ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikel 3 Z 1 der Verordnung (EG) Nr 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABI L 315 vom 3. Dezember 2007, S 14 (im Folgenden: VO 1371/2007).

2. Dieses Eisenbahnunternehmen wendet auf Beförderungsverträge allgemeine Geschäftsbedingungen an, die auch Regelungen zur Fahrpreisschädigung in den Fällen des Art 17 der VO 1371/2007 enthalten (Entschädigungsbedingungen). Die nationale Regulierungsbehörde und Durchsetzungsstelle im Sinne des Artikel 30 der VO 1371/2007 verpflichtete die beschwerdeführende Partei mit Bescheid vom 6. Dezember 2010 zur Vornahme von Änderungen in diesen Entschädigungsbedingungen. Unter anderem ordnete sie an, dass für Fahrpreisschädigungen im Sinne des Artikel 17 der VO 1371/2007 eine Bestimmung aus den Entschädigungsbedingungen zu streichen sei, nach der ein Anspruch auf Entschädigung oder Ersatz von Kosten aufgrund von Zugverspätungen in folgenden Fällen nicht bestehe:

- bei Verschulden des Reisenden,
- bei Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Vorliegen eines außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegenden Umstandes, den der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte,
- bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks, wenn der Reisende hierüber angemessen informiert wurde,
- wenn die Verspätung auf Verkehrsleistungen zurückzuführen ist, die nicht Teil des Beförderungsvertrages sind.

3. Gegen diesen Bescheid erhob die beschwerdeführende Partei Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Sie macht darin im Wesentlichen geltend, dass die belangte Behörde nicht zuständig sei, eine Änderung der Bedingungen anzuordnen, und dass der Ausschluss der Verpflichtung zur Entschädigung in Fällen höherer Gewalt in der VO 1371/2007 Deckung finde; zudem sei die Möglichkeit, sich auf höhere Gewalt zu berufen, ein anerkannter allgemeiner Rechtsgrundsatz des Unionsrechts.

4. Bei der Entscheidung über diese Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof zum einen die Reichweite der Befugnisse der im Sinne des Artikel 30 der VO 1371/2007 eingerichteten Stelle zur Durchsetzung dieser Verordnung zu beurteilen und zum anderen zu klären, ob eine Fahrpreischädigung im Sinne des Artikels 17 der VO 1371/2007 vom Eisenbahnunternehmen in Fällen höherer Gewalt verweigert werden darf, sodass die beantragte Auslegung erforderlich ist.

II. Die maßgebenden Bestimmungen des nationalen Rechts:

5. § 22a, § 78b und § 167 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), jeweils eingefügt durch das Bundesgesetz BGBl I Nr 25/2010, lauten, soweit für das Verfahren von Bedeutung, wie folgt:

"Entschädigungsbedingungen

§ 22a. (1) Die Tarife für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen haben auch Entschädigungsbedingungen jeweils zur Anwendung der Regelungen über die Fahrpreisentuschädigung gemäß § 2 des Bundesgesetzes zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, BGBl. I Nr. 25/2010, und gemäß Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S 14, zu enthalten.

(2) [...]

Unwirksamkeit der Entschädigungsbedingungen

§ 78b. (1) [...]

(2) Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen:

1. [...]

2. die Entschädigungsbedingungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären, wenn sie das Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht nach den Kriterien des Art. 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 festsetzt.

[...]

§ 167. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 2 180 Euro zu bestrafen,

1. wer keine Entschädigungsbedingungen gemäß § 22a Abs. 1 veröffentlicht,

2. [...]"

III. Die maßgebenden Bestimmungen des Unionsrechts:

6. Für den Beschwerdefall ist die VO 1371/2007 maßgebend. Von Bedeutung sind - neben den Erwägungsgründen 6, 13 und 14 - deren Artikel 6, 15, 17, 30 und 32 sowie Artikel 32 des Anhangs I. Diese Bestimmungen haben folgenden Wortlaut:

"(6) Bei der Stärkung der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollte das bereits bestehende einschlägige internationale Regelwerk im Anhang A - Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, geändert durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 3. Juni 1999 (Protokoll 1999) - zugrunde gelegt werden. Es ist jedoch wünschenswert, den Anwendungsbereich dieser Verordnung auszuweiten und nicht nur die Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, sondern auch die Fahrgäste im inländischen Eisenbahnverkehr zu schützen.

[...]

(13) Die Stärkung der Rechte auf Entschädigung und Hilfeleistung bei Verspätungen, verpassten Anschlüssen oder Zugausfällen sollte auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste zu größeren Anreizen zum Nutzen der Fahrgäste führen.

(14) Es ist wünschenswert, dass durch diese Verordnung ein System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen geschaffen wird, das mit der Haftung des Eisenbahnunternehmens verknüpft ist und auf der gleichen Grundlage beruht wie das internationale System, das im Rahmen des COTIF, insbesondere in dessen Anhang betreffend die Fahrgastrechte (CIV), besteht.

[...]

Artikel 6 - Ausschluss des Rechtsverzichts und der Rechtsbeschränkung

(1) Die Verpflichtungen gegenüber Fahrgästen gemäß dieser Verordnung dürfen - insbesondere durch abweichende oder einschränkende Bestimmungen im Beförderungsvertrag - nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

(2) Die Eisenbahnunternehmen können Vertragsbedingungen anbieten, die für den Fahrgast günstiger sind als die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen.

[...]

Artikel 15 - Haftung für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels ist die Haftung der Eisenbahnunternehmen für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle in Anhang I Titel IV Kapitel II geregelt.

[...]

Artikel 17 - Fahrpreisschädigung

(1) Ohne das Recht auf Beförderung zu verlieren, kann ein Fahrgast bei Verspätungen vom Eisenbahnunternehmen eine Fahrpreisschädigung verlangen, wenn er zwischen dem auf der Fahrkarte angegebenen Abfahrts- und Zielort eine

Verspätung erleidet, für die keine Fahrpreiserstattung nach Artikel 16 erfolgt ist. Die Mindestentschädigung bei Verspätungen beträgt

- a) 25 % des Preises der Fahrkarte bei einer Verspätung von 60 bis 119 Minuten;
- b) 50 % des Preises der Fahrkarte ab einer Verspätung von 120 Minuten.

Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte besitzen und denen während der Gültigkeitsdauer ihrer Zeitfahrkarte wiederholt Verspätungen oder Zugausfälle widerfahren, können angemessene Entschädigung gemäß den Entschädigungsbedingungen des Eisenbahnunternehmens verlangen. In den Entschädigungsbedingungen werden die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festgelegt.

Die Entschädigung für eine Verspätung wird im Verhältnis zu dem Preis berechnet, den der Fahrgast für den verspäteten Verkehrsdienst tatsächlich entrichtet hat.

Wurde der Beförderungsvertrag für eine Hin- und Rückfahrt abgeschlossen, so wird die Entschädigung für eine entweder auf der Hin- oder auf der Rückfahrt aufgetretene Verspätung auf der Grundlage des halben entrichteten Fahrpreises berechnet. In gleicher Weise wird der Preis für einen verspäteten Verkehrsdienst, der im Rahmen eines sonstigen Beförderungsvertrags mit mehreren aufeinanderfolgenden Teilstrecken angeboten wird, anteilig zum vollen Preis berechnet.

Verspätungen, für die das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass sie außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft eingetreten sind, werden bei der Berechnung der Verspätungsdauer nicht berücksichtigt.

(2) Die Zahlung der Entschädigung erfolgt innerhalb von einem Monat nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung. Die Entschädigung kann in Form von Gutscheinen und/oder anderen Leistungen erfolgen, sofern deren Bedingungen (insbesondere bezüglich des Gültigkeitszeitraums und des Zielorts) flexibel sind. Die Entschädigung erfolgt auf Wunsch des Fahrgasts in Form eines Geldbetrags.

(3) Der Entschädigungsbetrag darf nicht um Kosten der Finanztransaktion wie Gebühren, Telefonkosten oder Porti gekürzt werden. Die Eisenbahnunternehmen dürfen Mindestbeträge festlegen, unterhalb deren keine Entschädigungszahlungen vorgenommen werden. Dieser Mindestbetrag darf höchstens 4 EUR betragen.

(4) Der Fahrgast hat keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn er bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt.

[...]

Artikel 30 - Durchsetzung

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständige Stellen. Jede dieser Stellen ergreift die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Jede Stelle ist in Aufbau, Finanzierung, Rechtsstruktur und Entscheidungsfindung von den Betreibern der Infrastruktur, den Entgelt erhebenden Stellen, den Zuweisungsstellen und den Eisenbahnunternehmen unabhängig.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die gemäß diesem Absatz benannte Stelle oder benannten Stellen und ihre jeweiligen Zuständigkeiten mit.

(2) Jeder Fahrgast kann bei der geeigneten nach Absatz 1 benannten Stelle oder jeder anderen geeigneten von einem Mitgliedstaat benannten Stelle Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

[...]

Artikel 32 - Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften und Maßnahmen bis zum 3. Juni 2010 mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich."

Anhang I Anhang A Titel IV Kapitel II lautet:

"Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans

Artikel 32 - Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis

(1) Der Beförderer haftet dem Reisenden für den Schaden, der dadurch entsteht, dass die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dass unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. Der Schadensersatz umfasst die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten.

(2) Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

a) außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte,

b) Verschulden des Reisenden oder

c) Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.

(3) Ob und inwieweit der Beförderer für andere als die in Absatz 1 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht. Artikel 44 bleibt unberührt."

IV. Zur Vorlageberechtigung:

7. Der Verwaltungsgerichtshof ist ein Gericht im Sinne des Artikel 267 AEUV, dessen Entscheidungen selbst nicht mehr mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechtes angefochten werden können.

V. Erläuterungen zur ersten Vorlagefrage:

8. Das nationale Recht räumt in § 78b EisbG der Durchsetzungsstelle im Sinne des Artikel 30 Absatz 1 der VO 1371/2007 die Befugnis ein, Entschädigungsbedingungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen für unwirksam zu erklären, wenn sie nicht nach den Kriterien des Artikel 17 der VO 1371/2007 festgesetzt sind. Eine ausdrückliche gesetzliche Regelung, wonach diese Behörde darüber hinaus auch befugt wäre, dem Eisenbahnunternehmen verbindlich die Verwendung bestimmter Bedingungen vorzuschreiben, ist nach den nationalen Rechtsvorschriften nicht vorgesehen.

9. Nach Ansicht der belangten Behörde könne sich die Anordnung an ein Eisenbahnunternehmen, bestimmte Entschädigungsbedingungen zu verwenden bzw die Verwendung von Beförderungsbedingungen, welche die sich aus der VO 1371/2007 ergebenden Rechte von Fahrgästen beschränken, zu unterlassen, unmittelbar auf Artikel 30 Absatz 1 der VO 1371/2007 stützen, wonach die Durchsetzungsstelle die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen habe, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden. Würde die Durchsetzungsstelle Entschädigungsbedingungen lediglich für unwirksam erklären können, wäre keine effiziente Durchsetzung der Fahrgastrechte möglich, zumal auch

zu erwarten sei, dass für unwirksam erklärte Bedingungen in leicht veränderter Form wieder vorgelegt würden und die Behörde diese dann neuerlich für unwirksam erklären müsste, was zu einer Art "Ping-Pong-Spiel" zwischen Behörde und Eisenbahnunternehmen führen könne. Zudem würde eine bloße Unwirksamklärung in manchen Fällen auch den Interessen der Fahrgäste zuwiderlaufen, da von der Unwirksamklärung auch Bestimmungen betroffen sein könnten, durch die den Fahrgästen Rechte eingeräumt würden.

10. Die beschwerdeführende Partei verweist demgegenüber darauf, dass auch die im nationalen Recht vorgesehene Befugnis der Durchsetzungsstelle, Entschädigungsbedingungen für unwirksam zu erklären, die Wahrung der Fahrgastrechte sicherstellen könne; dies jedenfalls in Verbindung mit der Möglichkeit, das Unterlassen der Veröffentlichung von Entschädigungsbedingungen verwaltungsstrafrechtlich nach § 167 EiszG zu sanktionieren.

11. Der Verwaltungsgerichtshof geht davon aus, dass die Durchsetzungsstelle durch die - im anzuwendenden nationalen Recht vorgesehene - Unwirksamklärung von Entschädigungsbedingungen zwar sicherstellen kann, dass keine dem Artikel 17 der Verordnung widersprechenden Entschädigungsbedingungen, welche entgegen Artikel 6 der Verordnung die nach deren Artikel 17 den Fahrgästen gewährten Rechte einschränken oder ausschließen würden, zur Anwendung kommen. Die bloße Möglichkeit zur Unwirksamklärung dürfte jedoch nicht ausreichen, um sicherzustellen, dass die nach Artikel 17 Absatz 1 zweiter Unterabsatz der VO 1371/2007 vorgesehenen Entschädigungsbedingungen in jedem Fall - innerhalb angemessener Zeit und mit einem der Verordnung nicht widersprechenden Inhalt - überhaupt aufgestellt werden.

12. Die richtige Anwendung des Unionsrechts im Hinblick auf die Befugnisse der nationalen Durchsetzungsstelle nach Artikel 30 der VO 1371/2007, wie sie in der ersten Vorlagefrage angesprochen wird, ist weder durch Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union geklärt, noch erscheint sie derart offenkundig, dass für einen vernünftigen Zweifel kein Raum bliebe, sodass gemäß Art 267 AEUV

die eingangs unter Punkt 1 formulierte Frage mit dem Ersuchen um Vorabentscheidung vorgelegt wird.

VI. Erläuterung zur zweiten Vorlagefrage:

13. Eine Verpflichtung von Eisenbahnunternehmen zur Leistung von Entschädigungen bei Verspätungen besteht nach Artikel 17 Absatz 4 der VO 1371/2007 nicht, wenn der Fahrgast bereits vor dem Kauf der Fahrkarte über eine Verspätung informiert wurde oder wenn bei seiner Ankunft am Zielort eine Verspätung aufgrund der Fortsetzung der Reise mit einem anderen Verkehrsdienst oder mit geänderter Streckenführung weniger als 60 Minuten beträgt. Außerdem werden Verspätungen, für die das Eisenbahnunternehmen nachweisen kann, dass sie außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft eingetreten sind, bei der Berechnung der Verspätungsdauer nicht berücksichtigt (Artikel 17 Absatz 1 fünfter Unterabsatz). Weitere Beschränkungen oder Ausschlüsse der Verpflichtung zur Leistung von Entschädigungen bei Verspätungen sind in Artikel 17 der VO 1371/2007 nicht vorgesehen.

14. Demgegenüber ist nach Artikel 32 Absatz 2 der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV), die in Anhang I zur Verordnung wiedergegeben sind, der Beförderer von der in Art 32 Abs 1 CIV geregelten Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf Verschulden des Reisenden oder - zusammengefasst - höhere Gewalt zurückzuführen ist.

15. Artikel 15 der VO 1371/2007 verweist hinsichtlich der Haftung der Eisenbahnunternehmen für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle ausdrücklich auf Anhang I Titel IV Kapitel II (den eben dargelegten Artikel 32 CIV), allerdings ausdrücklich vorbehaltlich der Bestimmungen des Kapitels IV der Verordnung (in dem in Artikel 17 auch die Fahrpreischädigung geregelt ist).

16. Die belangte Behörde vertritt die Rechtsansicht, dass Artikel 17 der VO 1371/2007 eine abschließende Regelung der Fahrpreischädigung enthalte. Ein Eisenbahnunternehmen, das gemäß Artikel 6 Absatz 1 der Verordnung seine Verpflichtungen gegenüber Fahrgästen gemäß dieser Verordnung nicht einschränken oder ausschließen darf, dürfe daher in den Entschädigungsbedingungen den Anspruch auf Entschädigung oder Ersatz von Kosten nach Artikel 17 der Verordnung auch für Fälle höherer Gewalt nicht beschränken oder ausschließen. Die von der beschwerdeführenden Partei vorgesehenen Ausschlüsse von der Verpflichtung zur Fahrpreischädigung, etwa wenn die Verspätung durch das Verhalten eines Dritten oder einen außerhalb des Eisenbahnbetriebes liegenden Umstand verursacht wurde (und dies vom Eisenbahnunternehmen trotz Anwendung der nach Lage des Falles notwendigen Sorgfalt nicht vermieden werden konnte) oder bei Verkehrsbeschränkungen infolge Streiks würden daher der VO 1371/2007 widersprechen.

17. Die beschwerdeführende Partei meint hingegen, dass durch den Verweis auf die Haftungsbestimmungen des Artikel 32 CIV in Artikel 15 der Verordnung - insbesondere im Lichte der Erwägungsgründe 6 und 14, wonach der Stärkung der Fahrgastrechte durch die Verordnung die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) "zugrunde gelegt" werden sollten bzw das System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen "auf der gleichen Grundlage" beruhe - die Ausschlussgründe des Artikel 32 CIV auch für Fahrpreischädigungen nach Artikel 17 der VO 1371/2007 anwendbar seien. Diese Ansicht werde auch vom Comité International des transports ferroviaires (CIT) vertreten. Überdies habe der Gerichtshof der Europäischen Union die Berufung auf höhere Gewalt als allgemeinen Rechtsgrundsatz anerkannt (die beschwerdeführende Partei beruft sich dabei auf die Schlussanträge von Generalanwältin Trstenjak in der Rechtssache C-101/08, Audiolux, Randnummer 71, sowie auf das dort zitierte Urteil des Gerichtshofes vom 14. Februar 1978, 68/77, IFG). Die beschwerdeführende Partei verweist auch auf Entschädigungsbedingungen anderer europäischer

Eisenbahnunternehmen (die beschwerdeführende Partei nennt beispielsweise Deutsche Bahn AG, Trenitalia und Eurostar), die jeweils den Ausschluss von Entschädigungen in Fällen höherer Gewalt vorsähen. Würde ein Ausschluss von Entschädigungen bei Fällen höherer Gewalt nicht anerkannt, bestünde auch eine Wettbewerbsverzerrung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, da für den Luftverkehr in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ein Ausschluss der Haftung bei höherer Gewalt normiert sei. Schließlich verweist die beschwerdeführende Partei auf die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage durch den Vizepräsidenten der Europäischen Kommission Siim Kallas vom 15. Februar 2011, E-000049/2011, in der unter anderem Folgendes ausgeführt wird (nur in niederländischer und in - hier zitierter - englischer Sprachfassung verfügbar):

"Regulation (EC) No 1371/2007 on rail passengers' rights and obligations foresees that a railway undertaking may be relieved of its liability for a delay or cancellation if the disruption is due to circumstances not related to the operation of the railway and which the railway company despite having taken the care required could not prevent.

In such higher circumstances, a railway undertaking is not required to compensate passengers by analogy to EU passengers' rights legislation in other sectors such as air and maritime transport. Thus Article 17 of the regulation would not apply."

18. Der Verwaltungsgerichtshof merkt an, dass Ausnahmen von der Verpflichtung zur Leistung von Entschädigungen bei Verspätungen in bestimmten Fällen, die als Ausprägungen höherer Gewalt angesehen werden können, in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91, ABl L 46 vom 17. Februar 2004, S 1, in Artikel 20 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 2006/2004, ABl L 334 vom 17. Dezember 2010, S 1, sowie in Artikel 23 Absatz 2 der

Verordnung (EU) Nr 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 2006/2004, AB L 55 vom 28. Februar 2011, S 1, vorgesehen sind. Diese Ausschlüsse sind im Detail unterschiedlich ausgestaltet, sodass anzunehmen ist, dass der Unionsgesetzgeber Besonderheiten der jeweiligen Verkehrsträger differenziert berücksichtigen wollte. Das Fehlen vergleichbarer Bestimmungen in Artikel 17 der VO 1371/2007 dürfte implizieren, dass sich das Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der dort geregelten Fahrpreisschädigungen - welche weniger den Charakter einer Schadenersatzleistung, sondern vielmehr einer (pauschalierten) gewährleistungsrechtlichen Preisminderung haben - nicht auf höhere Gewalt berufen kann. Dafür spricht nach Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes auch, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union zur Verordnung (EG) Nr 261/2004 die Vorschriften, mit denen (dort) Fluggästen Ansprüche eingeräumt werden, weit auszulegen sind (Urteil vom 19. November 2009, C-402/07 und C-432/07, Sturgeon, Randnummer 45), was auf die hier relevante Situation von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr übertragbar scheint.

19. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes kann sich das Eisenbahnunternehmen zur Begründung einer Einschränkung seiner Verpflichtung zur Leistung von Fahrpreisschädigungen nach Artikel 17 der VO 1371/2007 auch nicht auf Artikel 32 CIV berufen, da Artikel 15 der VO 1371/2007 die Anwendung dieser Bestimmung ausdrücklich unter den Vorbehalt der Bestimmungen des Kapitels IV der VO 1371/2007, darunter des Artikel 17, stellt, und der Anwendungsbereich des Artikel 32 zudem nicht die Fahrpreisschädigung ("Preisminderung" bei Verspätung) betrifft, sondern den Ersatz von Kosten, die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstehen. Schließlich lässt sich nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes eine Beschränkung der Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens zum Kostenersatz auch weder auf einen allgemeinen Rechtsgrundsatz des Unionsrechts (der dem von der beschwerdeführenden Partei zitierten Urteil des Gerichtshofes der Europäischen Union vom 14. Februar 1978,

68/77, IFG, auch nicht zu entnehmen ist) stützen, noch auf eine - allenfalls verordnungswidrige - Praxis anderer Eisenbahnunternehmen.

20. Da die Möglichkeit eines Ausschlusses der Verpflichtung zur Leistung einer Fahrpreisschädigung im Sinne des Artikel 17 der VO 1371/2007 bei höherer Gewalt jedoch nicht durch Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Union geklärt ist und die richtige Anwendung des Unionsrechts - insbesondere im Hinblick darauf, dass das zuständige Mitglied der Kommission in der oben zitierten Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage davon ausgegangen ist, dass Eisenbahnunternehmen von der Verpflichtung zur Fahrpreisschädigung nach Artikel 17 der VO 1371/2007 in bestimmten Fällen höherer Gewalt in Analogie zu den Fahrgastrechte-Verordnungen für den Luft- und Schiffsverkehr befreit wären - auch nicht derart offenkundig erscheint, dass für einen vernünftigen Zweifel kein Raum bliebe, wird gemäß Art 267 AEUV die eingangs unter Punkt 2 formulierte Frage mit dem Ersuchen um Vorabentscheidung vorgelegt.

W i e n , am 8. September 2011