



## Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)

9 november 2017\*

„Prejudiciële verwijzing – Spoorwegvervoer – Richtlijn 2001/14/EG – Rechten voor het gebruik van infrastructuur – Tarifiering – Nationale toezichthoudende instantie die controleert dat de rechten voor het gebruik van infrastructuur in overeenstemming zijn met deze richtlijn – Overeenkomst voor het gebruik van infrastructuur tussen een spoorweginfrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming – Discriminatieverbod – Terugbetaling van de rechten voor het gebruik zonder tussenkomst van deze toezichthoudende instantie en buiten de beroepsprocedures waarbij deze betrokken is om – Nationale regeling die de civiele rechter toestaat een billijk bedrag vast te stellen in het geval rechten voor het gebruik in strijd zijn met de billijkheid”

In zaak C-489/15,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landgericht Berlin (rechter in eerste aanleg Berlijn, Duitsland) bij beslissing van 3 september 2015, ingekomen bij het Hof op 17 september 2015, in de procedure

**CTL Logistics GmbH**

tegen

**DB Netz AG**

wijst

HET HOF (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: J. L. da Cruz Vilaça, kamerpresident, E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger (rapporteur) en F. Biltgen, rechters,

advocaat-generaal: P. Mengozzi,

griffier: K. Malacek, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 13 juli 2016,

gelet op de opmerkingen van:

- CTL Logistics GmbH, vertegenwoordigd door K.-P. Langenkamp, Rechtsanwalt,
- DB Netz AG, vertegenwoordigd door M. Kaufmann en T. Schmitt, Rechtsanwältin,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door T. Henze en J. Möller als gemachtigden,

\* Procestaal: Duits.

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door W. Mölls en J. Hottiaux als gemachtigden,  
gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 24 november 2016,  
het navolgende

### Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 4, leden 1 en 5, artikel 6, lid 1, artikel 8, lid 1, en artikel 30, leden 1 tot en met 3, 5 en 6, van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PB 2001, L 75, blz. 29), zoals gewijzigd bij richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 (PB 2004, L 220, blz. 16) (hierna: „richtlijn 2001/14”).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen CTL Logistics GmbH en DB Netz AG betreffende de terugbetaling van vergoedingen voor annulering en wijziging in het kader van het gebruik van de door DB Netz beheerde spoorweginfrastructuur.

### Toepasselijke bepalingen

#### *Unierecht*

- 3 In de overwegingen 5, 7, 11, 12, 16, 20, 32, 34, 35, 40 en 46 van richtlijn 2001/14 worden de doelstellingen van deze richtlijn ten aanzien van de gebruiksrechten voor de infrastructuur opgesomd als volgt:
  - „(5) Teneinde transparantie en niet-discriminerende toegang tot spoorweginfrastructuur voor alle spoorwegondernemingen te waarborgen, wordt alle informatie die nodig is om van het recht op toegang gebruik te kunnen maken in een netverklaring openbaar gemaakt.

[...]

- (7) De bevordering van een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur zal tot een vermindering van de aan het vervoer verbonden kosten voor de samenleving leiden.

[...]

- (11) De regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing moeten alle ondernemingen gelijkwaardige en niet-discriminerende toegang bieden waarbij zo veel mogelijk moet worden getracht op eerlijke en niet-discriminerende wijze aan de behoeften van alle gebruikers en verkeerstypen tegemoet te komen.
- (12) Binnen het door de lidstaten vastgestelde kader dienen regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoewijzing spoorweginfrastructuurbeheerders aan te moedigen het gebruik van hun infrastructuur te optimaliseren.

[...]

- (16) De regelingen voor tarifiering en capaciteitstoewijzing moeten eerlijke concurrentie bij de verstrekking van spoorwegdiensten mogelijk maken.

[...]

- (20) Het is wenselijk infrastructuurbeheerders een zekere mate van flexibiliteit toe te staan om een efficiënter gebruik van het infrastructuurnetwerk mogelijk te maken.

[...]

- (32) Het is belangrijk verstoringen van de concurrentieverhoudingen, waartoe aanzienlijke verschillen in de heffingsbeginselen bij verschillende spoorweginfrastructuren of verschillende vervoerswijzen aanleiding kunnen geven, zo veel mogelijk te beperken.

[...]

- (34) Investeringsregelingen in spoorweginfrastructuur zijn wenselijk en regelingen voor infrastructuurrechten dienen infrastructuurbeheerders te stimuleren om passende investeringen te doen wanneer deze economisch aantrekkelijk zijn.

- (35) Een gebruiksrechtenregeling zal aan gebruikers economische signalen geven; het is belangrijk dat die signalen aan spoorwegondernemingen consistent zijn en deze ertoe aanzetten rationele beslissingen te nemen.

[...]

- (40) Spoorweginfrastructuur is een natuurlijk monopolie; daarom is het noodzakelijk infrastructuurbeheerders te stimuleren kosten te reduceren en hun infrastructuur efficiënt te beheren.

[...]

- (46) Ten behoeve van efficiënt beheer en billijk en niet-discriminerend gebruik van spoorweginfrastructuur moet een toezichthoudende instantie worden ingesteld die toeziet op de toepassing van deze communautaire voorschriften en als beroepsinstantie optreedt, onder voorbehoud van toetsing door de rechter.”

4 Artikel 1, lid 1, van richtlijn 2001/14 bepaalt:

„Deze richtlijn betreft de beginselen en procedures die bij de vaststelling en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten worden toegepast.

De lidstaten zien erop toe dat de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen voor spoorweginfrastructuur voldoen aan de in deze richtlijn vervatte beginselen om zodoende de infrastructuurbeheerder in staat te stellen de beschikbare infrastructuurcapaciteit op de markt te brengen en zo effectief mogelijk te benutten.”

5 Artikel 3 van deze richtlijn, met als opschrift „Netverklaring”, bepaalt:

„1. De infrastructuurbeheerder stelt na overleg met de belanghebbenden een netverklaring op en maakt deze verklaring bekend, te verkrijgen tegen betaling van een vergoeding die de kosten van publicatie ervan niet mag overschrijden.

2. De netverklaring beschrijft de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur. Zij bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur. De inhoud van de netverklaring wordt gestipuleerd in bijlage I.

3. De netverklaring wordt bijgewerkt en zo nodig gewijzigd.

4. De netverklaring wordt ten minste vier maanden vóór het verstrijken van de termijn voor de indiening van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit bekendgemaakt.”

6 Hoofdstuk II van deze richtlijn 2001/14, met daarin de artikelen 4 tot en met 12, betreft de „Rechten voor het gebruik van infrastructuur”.

7 In de leden 1, 4 en 5 van artikel 4 van deze richtlijn, met het opschrift „Instelling, vaststelling en inning van gebruiksrechten”, wordt bepaald:

„1. De lidstaten stellen met inachtneming van de in artikel 4 van richtlijn 91/440/EEG [van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PB 1991, L 237, blz. 25)] vastgelegde beheersmatige onafhankelijkheid een kaderregeling voor de heffingen vast.

Met inachtneming van de voorwaarde van beheersmatige onafhankelijkheid stellen de lidstaten specifieke tarifieringsvoorschriften vast of delegeren zij deze bevoegdheid van de infrastructuurbeheerder. De vaststelling van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur en de inning ervan is een bevoegdheid van de infrastructuurbeheerder.

[...]

4. De infrastructuurbeheerders zorgen ervoor dat de gebruikte tarifieringsregeling voor hun gehele net op dezelfde beginselen berust, tenzij op grond van artikel 8, lid 2, specifieke regelingen zijn getroffen.

5. De infrastructuurbeheerders vergewissen zich ervan dat de toepassing van de tarifieringsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende gebruiksrechten wanneer verschillende spoorwegondernemingen in soortgelijke delen van de markt diensten van vergelijkbare aard verrichten, en dat de daadwerkelijk geheven rechten aan de voorschriften van de netverklaring voldoen.”

8 De artikelen 7 tot en met 12 van richtlijn 2001/14 stellen vast welke rechten kunnen worden geheven en hoe zij berekend worden.

9 Artikel 7 van deze richtlijn, met als opschrift „Heffingsbeginselen”, bepaalt in de leden 3 tot en met 5:

„3. Onverminderd de leden 4 en 5 en artikel 8 wordt voor het minimumtoegangspakket en de toegang via het spoor tot voorzieningen een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien.

4. De infrastructuurheffingen kunnen een heffing omvatten voor het capaciteitsgebrek van gespecificeerde infrastructuursegmenten tijdens perioden van overbelasting.

5. De heffingen voor het gebruik van de infrastructuur kunnen worden gewijzigd in verband met de kosten van milieu-effecten van de treinexploitatie. Een dergelijke wijziging moet variëren met de omvang van het veroorzaakte effect.

Een heffing voor milieukosten waaruit een verhoging van de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder resulteert, wordt echter uitsluitend toegestaan als deze bij concurrerende takken van vervoer van vergelijkbare omvang is.

Bij ontbreken van een vergelijkbaar heffingsniveau voor milieukosten bij andere concurrerende takken van vervoer, mogen dergelijke wijzigingen geen gevolgen hebben voor de totale inkomsten van de infrastructuurbeheerder. Indien een vergelijkbaar niveau van heffing van milieukosten voor het spoor en de concurrerende takken van vervoer is ingevoerd en indien dit extra inkomsten oplevert, bepalen de lidstaten voor welke doeleinden deze inkomsten worden gebruikt.”

- 10 In leden 1 en 2 van artikel 8, met het opschrift „Uitzonderingen op de heffingsbeginselen”, van die richtlijn wordt bepaald:

„1. Om de volledige dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, kan een lidstaat, zo de markt dit aankan, extra heffingen toepassen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie, met name van het internationale goederenvervoer per spoor, wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het niveau van de heffingen mag echter niet uitsluiten dat van de infrastructures gebruik wordt gemaakt door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, plus een rendement dat de markt kan verdragen.

2. Voor toekomstige specifieke investeringsprojecten of projecten die niet langer dan vijftien jaar voor de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn voltooid, kan de infrastructuurbeheerder op basis van de langetermijncosten van dergelijke projecten hogere heffingen bepalen of blijven bepalen indien deze de doeltreffendheid en/of kosteneffectiviteit vergroten en anders niet konden of hadden kunnen plaatsvinden. Een dergelijke heffingsregeling kan ook overeenkomsten omvatten over het delen van het risico dat aan nieuwe investeringen verbonden is.”

- 11 Artikel 9, lid 5, van die richtlijn bepaalt:

„Voor soortgelijke diensten gelden soortgelijke kortingsregelingen.”

- 12 Artikel 12 van richtlijn 2001/14, met het opschrift „Reserveringsheffingen”, luidt als volgt:

„Infrastructuurbeheerders mogen voor aangevraagde, maar niet-gebruikte capaciteit een passende heffing toepassen. Die heffing dient om een efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen.

De infrastructuurbeheerders moeten te allen tijde in staat zijn aan iedere belanghebbende mee te delen welke infrastructuurcapaciteit is toegewezen aan de spoorwegondernemingen die daarvan gebruikmaken.”

- 13 In hoofdstuk IV van richtlijn 2001/14 („Algemene maatregelen”) staat artikel 30 („Toezichthoudende instantie”), dat bepaalt:

„1. Onverminderd artikel 21, lid 6, stellen de lidstaten een toezichthoudende instantie in. Deze instantie, die het inzake vervoer bevoegde ministerie of een ander lichaam kan zijn, is naar organisatie, financieringsbeslissingen, rechtsvorm en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, heffingsinstanties, toewijzende instanties of aanvragers. De instantie functioneert overeenkomstig de beginselen vastgelegd in dit artikel, waarbij beroeps- en toezichthoudende bevoegdheden aan afzonderlijke instanties kunnen worden toevertrouwd.

2. Wanneer een aanvrager van mening is dat hij oneerlijk behandeld, gediscrimineerd of op enigerlei andere wijze benadeeld is, kan hij zich tot de toezichthoudende instantie wenden, met name om beroep aan te tekenen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de spoorwegonderneming ten aanzien van:

- a) de netverklaring;
- b) de daarin opgenomen criteria;
- c) de toewijzingsprocedure en het resultaat daarvan;
- d) de heffingsregeling;
- e) de hoogte of de structuur van de infrastructuurgebruiksrechten tot betaling waarvan hij verplicht is of kan zijn;

[...]

3. De toezichthoudende instantie ziet erop toe dat de door de infrastructuurbeheerder vastgestelde gebruiksrechten in overeenstemming zijn met hoofdstuk II en dat zij niet-discriminerend zijn. Onderhandelingen tussen aanvragers en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van gebruiksrechten worden slechts toegestaan wanneer zij onder toezicht van de toezichthoudende instantie plaatsvinden. Deze instantie grijpt onmiddellijk in indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van deze richtlijn.

4. De toezichthoudende instantie is gemachtigd om nuttige informatie op te vragen bij de infrastructuurbeheerder, de aanvragers en elke belanghebbende derde partij in de betrokken lidstaat; deze informatie dient onverwijld verstrekt te worden.

5. De toezichthoudende instantie beslist op de klachten en neemt de nodige maatregelen om de situatie binnen uiterlijk twee maanden na ontvangst van alle gegevens te verhelpen.

Niettegenstaande het bepaalde in lid 6 zijn besluiten van de toezichthoudende instantie bindend voor alle betrokken partijen.

Indien beroep wordt aangetekend tegen een weigering capaciteit te verlenen, of tegen de voorwaarden van een capaciteitsaanbod, besluit de toezichthoudende instantie ofwel dat er geen wijziging van het besluit van de infrastructuurbeheerder nodig is, ofwel dat het betwiste besluit overeenkomstig haar instructies wordt gewijzigd.

6. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te waarborgen dat de besluiten van de toezichthoudende instantie voor rechterlijke toetsing openstaan.”

<sup>14</sup> Overeenkomstig bijlage I bij richtlijn 2001/14, waarnaar door artikel 3, lid 2, van die richtlijn wordt verwezen, bevat de netverklaring onder meer de volgende informatie:

„[...]

2. een gedeelte waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten, alsmede voldoende gegevens over gebruiksrechten in verband met de in bijlage II genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 7, leden 4 en 5, en de artikelen 8 en 9 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen worden nader omschreven. Voorts bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten;

[...]”

### *Duits recht*

#### *AEG*

15 § 14, leden 4 tot en met 6, van het Allgemeines Eisenbahngesetz (algemene spoorwegwet) van 27 december 1993 (BGBl. 1993 I, blz. 2378), in de versie ervan die gold ten tijde van de feiten in het hoofdgeding, bepaalt:

„(4) Spoorweginfrastructuurbeheerders stellen hun rechten voor gebruik vast overeenkomstig een krachtens § 26, lid 1, punten 6 en 7, vastgestelde regeling op een zodanig niveau dat alle door hen gemaakte kosten voor de levering van de verplichte diensten in de zin van lid 1, eerste volzin, worden gedekt, plus een rendement dat de markt kan verdragen. Zij kunnen in die context extra heffingen vaststellen en innen die rechtstreeks verband houden met de spoorwegexploitatie, en deze heffingen differentiëren naargelang het personenvervoer per spoor over de lange afstand, het personenvervoer per spoor over korte afstand of het goederenvervoer per spoor betreft, en naargelang het marktsegment binnen elk van deze vervoersdiensten, en mits het concurrentievermogen, met name van het internationale goederenvervoer per spoor, gewaarborgd blijft. In het hierboven in de tweede zin genoemde geval mogen voor een bepaald marktsegment geen rechten worden geheven die de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit het exploiteren van de treindienst, vermeerderd met een marktconform rendement, overschrijden. Krachtens § 26, lid 1, punten 6 en 7,

1. kunnen uitzonderingen op de wijze van berekening van de heffing van rechten voor het gebruik worden toegestaan wanneer de verplichte kostendekking voor het overige wordt geëerbiedigd, of
2. kan de bevoegde toezichthoudende autoriteit, bij algemene bepalingen die in overleg met de Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bondsagentschap voor elektriciteit, gas, telecommunicatie, posten en het spoor) worden vastgesteld, alle spoorweginfrastructuurbeheerders vrijstellen van de naleving van de in de eerste zin gestelde eisen.

(5) De spoorweginfrastructuurbeheerders stellen hun rechten voor de toegang tot de installaties, met inbegrip van bijbehorende diensten, zodanig vast dat geen onrechtmatige afbreuk wordt afgedaan aan het concurrentievermogen van houders van een toegangsvergunning. Onrechtmatige afbreuk wordt met name vastgesteld indien:

1. de beheerder gebruiksrechten eist die de kosten die worden gemaakt voor de levering van de in de eerste zin vermelde diensten op ongepaste wijze overschrijden.
2. bepaalde toegangsgerechtigden zonder gegronde reden worden bevoordeeld ten opzichte van andere toegangsgerechtigden.

(6) De nadere voorwaarden voor de toegang tot spoorweginfrastructuur, met name wat de datum, het tijdstip en de duur van het gebruik ervan betreft, alsook de te betalen rechten en de overige gebruiksvoorwaarden, daaronder begrepen de voorschriften ter bevordering van de bedrijfszekerheid, worden overeengekomen tussen de toegangsgerechtigden en de spoorweginfrastructuurbeheerders overeenkomstig het bepaalde in de in lid 1 genoemde regeling.”

16 § 14b, lid 1, AEG, in de versie die gold ten tijde van de feiten in het hoofdgeding, luidt als volgt:

„De toezichthoudende instantie ziet toe op de naleving van de spoorwegregeling betreffende de toegang tot de spoorweginfrastructuur, meer bepaald met betrekking tot:

1. de vaststelling van de dienstregeling, meer bepaald met betrekking tot de besluiten inzake de verdeling van de treinpaden binnen de dienstregeling, de verplichte prestaties daaronder begrepen;
2. andere beslissingen inzake de verdeling van de treinpaden, de verplichte prestaties daaronder begrepen;
3. toegang tot de diensteninstallaties, de bijbehorende diensten daaronder begrepen;
4. de gebruiksvoorwaarden, de heffingsbeginselen en de tarieven.”

17 § 14c AEG, in de versie die gold ten tijde van de feiten in het hoofdgeding, bepaalt:

„(1) In de uitoefening van haar taken ten aanzien van openbare spoorweginfrastructuurbeheerders, kan de toezichthoudende instantie de maatregelen nemen die nodig zijn om een einde te maken aan vastgestelde overtredingen en om toekomstige overtredingen van de bepalingen van de spoorwegregeling inzake de toegang tot de spoorweginfrastructuur te voorkomen.

(2) De toegangsgerechtigden, de openbare spoorweginfrastructuurbeheerders en de personen die voor hun rekening handelen, verlenen de toezichthoudende instantie en haar vertegenwoordigers voor de vervulling van hun taak toestemming om:

1. de bedrijfsruimten en -installaties te betreden tijdens de gebruikelijke openings- en diensttijden, en
2. de boeken, commerciële documenten, gegevensbestanden en andere documenten te raadplegen en op geschikte informatiedragers op te slaan.

(3) De toegangsgerechtigden, de openbare spoorweginfrastructuurbeheerders en de personen die voor hun rekening handelen, verbinden zich ertoe, ten behoeve van de vervulling van de taak van de toezichthoudende instantie en haar vertegenwoordigers, om:

1. hun de nodige informatie te verstrekken;
2. hun de nodige gegevens te verstrekken;
3. hun de nodige bijstand te verschaffen.

Dit geldt met name voor lopende of afgesloten onderhandelingen over de hoogte van de gebruiksrechten voor de infrastructuur en andere rechten. Zij verstrekken te goeder trouw waarheidsgetrouwe informatie. De tot de verstrekking van inlichtingen verplichte persoon kan weigeren informatie openbaar te maken die hem of een van de in § 383, lid 1, punten 1 tot en met 3, van het wetboek van burgerlijke rechtsvordering genoemde personen aan het gevaar van strafvervolgung of van een procedure wegens een bestuursrechtelijke overtreding zou blootstellen.

(4) De toezichthoudende instantie kan haar beslissing krachtens deze wet ten uitvoer leggen volgens de bepalingen inzake de tenuitvoerlegging van bestuursrechtelijke maatregelen. De dwangsom bedraagt maximaal 500 000 EUR.”



18 § 14d AEG, in de versie die gold ten tijde van de feiten in het hoofdgeding, bepaalt:

„(1) De openbare spoorweginfrastructuurbeheerders informeren de toezichthoudende instantie over:

1. het voorgenomen besluit betreffende de verdeling van de treinpaden in de dienstregeling, de verplichte prestaties daaronder begrepen, voor zover verzoeken moeten worden afgewezen;
2. het voorgenomen besluit betreffende de verdeling van de treinpaden, de verplichte prestaties daaronder begrepen, buiten de uitwerking van de dienstregeling om, voor zover verzoeken moeten worden afgewezen;
3. het voorgenomen besluit betreffende de toegang tot diensteninstallaties, de bijbehorende prestaties daaronder begrepen, voor zover verzoeken moeten worden afgewezen;
4. het voorgenomen besluit met betrekking tot de sluiting van een raamovereenkomst;
5. het voorgenomen besluit om de toegangsgerechtigde hogere rechten voor gebruik voor te stellen dan de rechten die zouden moeten worden toegepast op basis van de gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet.
6. de voorgenomen herschikking of wijziging van de gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet of van de gebruiksvoorwaarden van de diensteninstallaties, de heffingsbeginselen en de hoogte van de rechten voor het gebruik daaronder begrepen.

De voorgenomen besluiten in de zin van de punten 1 tot en met 5 van de eerste zin moeten worden gemotiveerd. De spoorwegbeheerders moeten daarenboven aantonen dat hun heffing in overeenstemming is met het bepaalde in § 14, lid 4.”

19 § 14e AEG, in de versie die gold ten tijde van de feiten in het hoofdgeding, bepaalt:

„(1) Na ontvangst van een kennisgeving, als bedoeld in § 14d, kan de toezichthoudende instantie bezwaar maken tegen [...]:

1. een voorgenomen besluit overeenkomstig § 14d, eerste zin, punten 1, 3 en 5, binnen een termijn van 10 werkdagen,
2. een voorgenomen besluit overeenkomstig § 14d, eerste zin, punt 2, binnen een termijn van 1 werkdag,
3. een voorgenomen besluit overeenkomstig § 14d, eerste zin, punt 4, binnen een termijn van vier weken,
4. een voorgenomen herschikking of wijziging in de zin van § 14d, eerste zin, punt 6, binnen een termijn van vier weken,

voor zover de voorgenomen besluiten in strijd zijn met de spoorwegregeling betreffende de toegang tot de spoorweginfrastructuur.

(2) Vóór het verstrijken van de termijn als vastgesteld:

1. in lid 1, punten 1 tot en met 3, kan het voorgenomen besluit niet geldig aan de toegangsgerechtigden worden meegedeeld;

2. in lid 1, punt 4, kunnen de gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet of de gebruiksvoorwaarden van de diensteninstallaties, alsook de heffingsbeginselen en de hoogte van de rechten voor het gebruik niet in werking treden.

(3) Indien de toezichthoudende instantie gebruikmaakt van haar bezwaarrecht,

1. wordt in het in lid 1, punten 1 tot en met 3, bedoelde geval een besluit vastgesteld in overeenstemming met de instructies van de toezichthoudende instantie;

2. staat dit in het in lid 1, punt 4, bedoelde geval in de weg aan de inwerkingtreding van de gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet of van de diensteninstallaties, de heffingsbeginselen en de hoogte van de rechten voor het gebruik daaronder begrepen.

(4) De toezichthoudende instantie kan geheel of gedeeltelijk afzien van de in § 14d bedoelde mededeling. Zij kan dit besluit van de mededeling af te zien, beperken tot sommige openbare spoorweginfrastructuurbeheerders. Dit is in het bijzonder het geval wanneer dit niet leidt tot een risico van verstoring van de mededinging.

<sup>20</sup> § 14f AEG bepaalt:

„(1) De toezichthoudende instantie kan ambtshalve het volgende toetsen:

1. de gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet en de gebruiksvoorwaarden van de diensteninstallaties,

2. de bepalingen inzake de hoogte of de structuur van de infrastructuurheffingen en andere heffingen van de spoorweginfrastructuurbeheerders.

De toezichthoudende instantie kan, voor de toekomst,

1. de spoorweginfrastructuurbeheerders dwingen om de in de eerste zin, punt 1, bedoelde voorwaarden of de in de eerste zin, punt 2 bedoelde heffingsregels volgens haar aanwijzingen te wijzigen, of

2. de in de eerste zin, punt 1, bedoelde voorwaarden of de in de eerste zin, punt 2 bedoelde heffingsregels intrekken,

voor zover deze voorwaarden in strijd zijn met de spoorwegregeling betreffende de toegang tot de spoorweginfrastructuur.

(2) Indien geen overeenkomst over de toegang tot spoorweginfrastructuur als bedoeld in § 14, lid 6, of geen kaderovereenkomst als bedoeld in § 14a tot stand komt, kunnen de beslissingen van de spoorweginfrastructuuronderneming op verzoek of ambtshalve door de toezichthoudende instantie worden getoetst. Dergelijke verzoeken kunnen worden ingediend door toegangsgerechtigden wier recht op toegang tot spoorweginfrastructuur aangetast kan zijn. De verzoeken moeten worden ingediend binnen de termijn waarbinnen een voorstel voor een overeenkomst overeenkomstig de eerste zin kan worden aanvaard. De toetsing kan met name het volgende betreffen:

1. de gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet en de gebruiksvoorwaarden van de diensteninstallaties,

2. de toewijzingsprocedure en het resultaat daarvan;

3. het bedrag en de structuur van de infrastructuurgebruiksrechten en andere rechten.

De regelgevende autoriteit verzoekt partijen alle dienstige informatie te verstrekken binnen een redelijke termijn van maximaal twee weken. Na afloop van deze termijn spreekt de toezichthoudende instantie zich binnen twee maanden uit.

(3) Indien in het in lid 2 bedoelde geval de beslissing van een spoorweginfrastructuuronderneming het recht van de verzoeker op toegang tot spoorweginfrastructuur aantast,

1. verplicht de toezichthoudende instantie de spoorweginfrastructuuronderneming om de beslissing te wijzigen, of
2. stelt de toezichthoudende instantie zelf de contractuele voorwaarden vast, neemt zij een beslissing over de geldigheid van de overeenkomst en verklaart zij daarmee strijdige overeenkomsten nietig.”

#### *EIBV*

<sup>21</sup> § 4 van de Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (regeling betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur) van 3 juni 2005 (BGBl. 2005 I, blz. 1566), in de gewijzigde versie van 3 juni 2009 (BGBl. 2009 I, blz. 1235) (hierna: „EIBV”), luidt:

„(1) De exploitant van het spoorwegnet stelt de gebruiksvoorwaarden (voorwaarden voor gebruik van het spoorwegnet) vast die van toepassing zijn op het verrichten van de in bijlage 1, punt 1, bedoelde diensten en:

1. maakt deze bekend in het publicatieblad, of
2. maakt deze bekend op internet en vermeldt in het publicatieblad op welk adres deze kunnen worden geraadpleegd.

Op verzoek van de toegangsgerechtigden deelt de beheerder van het spoorwegnet hun, op hun kosten, de gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet mee.

(2) De gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet bevatten ten minste de in bijlage 2 en in andere bepalingen van deze regeling bedoelde aanwijzingen, alsmede de algemene gebruiksvoorwaarden van treinpaden. De lijst van heffingen maakt geen deel uit van de gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet.

[...]

(5) De gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet worden ten minste vier maanden voor het verstrijken van de in § 8, lid 1, punt 2, vastgestelde termijn voor de indiening van verzoeken om toekenning van treinpaden in de dienstregeling bekendgemaakt. De gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet treden in werking op de datum dat de in § 8, lid 1, punt 2, voor de indiening van verzoeken vastgestelde termijn verstrijkt.

(6) De gebruiksvoorwaarden van het spoorwegnet worden op alle aanvragen gelijkelijk toegepast. Zij zijn bindend voor alle deelnemende partijen, en laten de hierin vervatte algemene voorwaarden onverlet. [...]”

22 § 21 EIBV luidt als volgt:

„(1) De spoorwegexploitant stelt de rechten die hij voor de verplichte diensten in rekening brengt, vast op zodanige wijze dat zij de spoorwegvervoersondernemingen en de spoorwegexploitanten er via een prestatieregeling toe aanzetten om storingen te beperken en het prestatievermogen van het spoorwegnet te vergroten. De heffingsbeginselen gelden voor het gehele spoorwegnet van de spoorwegexploitant.

(2) De gebruiksrechten kunnen een vergoeding voor de kosten van milieueffecten van het treinverkeer omvatten, waarbij in deze context een onderscheid moet worden gemaakt naargelang de invloed op het milieu. Dit mag niet leiden tot een wijziging van de totale winst van de spoorwegexploitant.

(3) De gebruiksrechten kunnen een vergoeding voor het capaciteitsgebrek in een specifiek segment van de infrastructuur tijdens perioden van overbelasting omvatten.

(4) Indien de vervoersdienst extra kosten meebrengt ten opzichte van andere vervoersdiensten, kunnen deze kosten slechts met betrekking tot deze vervoersdienst in aanmerking worden genomen.

(5) Ter voorkoming van grote en onevenredige schommelingen mogen de gebruiksrechten als bedoeld in de leden 2 en 4 en de rechten voor verplichte prestaties worden verdeeld over passende perioden.

(6) Behoudens andersluidende bepaling in deze regeling, worden de rechten voor iedere toegangsgerechtigde op gelijke wijze berekend. De rechten worden verminderd indien de spoorwegnetten, de wissel- en veiligheidssystemen of de bijbehorende bovenleidingen op bepaalde delen van het spoor niet in een staat verkeren die in overeenstemming is met hetgeen contractueel is vastgelegd.

(7) De door de spoorwegexploitant geïnde rechten worden in overeenstemming met § 4, lid 1, een maand voor aanvang van de in § 8, lid 1, punt 2, bedoelde termijn bekendgemaakt of medegedeeld. Zij zijn gedurende de gehele periode van de nieuwe dienstregeling van toepassing.”

*BGB*

23 § 315 van het Bürgerliches Gesetzbuch (burgerlijk wetboek; hierna: „BGB”), met als opschrift „Bepaling van de prestatie door een partij”, bepaalt in de leden 1 en 3:

„(1) Indien de prestatie door een van de partijen bij de overeenkomst moet worden bepaald, dient in geval van twijfel te worden aangenomen dat zij naar redelijkheid en billijkheid behoort te worden bepaald.

[...]

(3) Indien de prestatie naar redelijkheid en billijkheid moet worden bepaald, is de betrokken bepaling voor de wederpartij slechts bindend wanneer zij billijk is. Indien dat niet het geval is, wordt de prestatie bepaald bij rechterlijke uitspraak [...].”

### **Hoofdeding en prejudiciële vragen**

24 CTL Logistics is een private spoorwegvervoersonderneming en maakt gebruik van de spoorweginfrastructuur die wordt beheerd door DB Netz, een erkende publieke onderneming.

- 25 DB Netz stelt haar klanten tegen betaling haar eigen spoorweginfrastructuur ter beschikking op grond van zogeheten overeenkomsten voor „het infrastructuurgebruik”. Dit zijn standaardovereenkomsten die de beginselen van de contractuele verhouding tussen de ondernemingen in het spoorwegvervoer en DB Netz regelen en de basis vormen voor afzonderlijke overeenkomsten voor het infrastructuurgebruik, die worden gesloten voor het gebruik van treinpaden. De bepalingen van deze standaardovereenkomsten worden in iedere afzonderlijke overeenkomst opgenomen.
- 26 Volgens deze overeenkomsten voor infrastructuurgebruik is CTL Logistics voor het gebruik van het spoorwegnet van DB Netz treinpadtarieven verschuldigd, die worden berekend op basis van het geldende tarief. Dit tarief, ook „stelsel van treinpadtarieven” (hierna: „STT”) genoemd, wordt vooraf en voor een bepaalde periode door DB Netz vastgesteld zonder dat de spoorwegvervoersondernemingen daarbij zijn betrokken.
- 27 Tussen partijen in het hoofdgeding zijn bepaalde vergoedingen voor annulering en wijziging in geschil, die door DB Netz eenzijdig als post in het STT zijn opgenomen en betaald moesten worden wanneer CTL Logistics een eerdere reservering van een treinpad wenste te wijzigen of te annuleren. Tussen 2004 en 2011 heeft CTL Logistics de vergoedingen die krachtens het STT verschuldigd waren, betaald en vervolgens besloten deze terug te vorderen.
- 28 Hiertoe heeft CTL Logistics een vordering ingediend bij het Landgericht Berlin (rechter in eerste aanleg Berlijn, Duitsland), zonder zich vooraf tot de toezichthouder te wenden.
- 29 Volgens deze vennootschap zijn de betrokken vergoedingen voor annulering en wijziging op oneerlijke wijze unilateraal door DB Netz vastgesteld. De vaststelling van deze rechten door DB Netz is op grond van § 315 BGB nietig en de verwijzende rechter moet zelf naar redelijkheid en billijkheid een vergoeding vaststellen. De rechten die te veel zijn betaald, gelden als onverschuldigd en kunnen worden teruggevorderd.
- 30 De verwijzende rechter bevestigt dat volgens rechtspraak van de appelrechters en het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke zaken, Duitsland), civiele rechters in gevallen als in het hoofdgeding het door verweerster gehanteerde STT naar redelijkheid en billijkheid kunnen onderzoeken en in voorkomend geval na een billijkheidstoetsing hun eigen beslissing kunnen geven. Volgens deze rechtspraak staan de AEG noch de EIBV in de weg aan een toetsing in het licht van het burgerlijk recht op grond van § 315 BGB, omdat de vaststelling van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur een privaatrechtelijke autonome beoordelingsmarge biedt, ondanks de door de toezichthoudende instantie uitgeoefende controle.
- 31 Volgens deze rechtspraak moeten daarenboven, om procedurele redenen, § 315 BGB en de Duitse spoorwegregelgeving parallel worden toegepast. Het krachtens § 315 BGB uitgeoefende beroep houdt noodzakelijkerwijze in dat de hoogte van de door de spoorweginfrastructuurbeheerder vastgestelde gebruiksrechten wordt getoetst en leidt in het voorkomende geval tot een – ex tunc – verlaging ervan tot het maximum dat uit een billijkheidstoetsing naar voren komt.
- 32 De verwijzende rechter is daarentegen van oordeel dat de toetsing aan de billijkheid op grond van § 315 BGB en de parallelle toepassing van de voorschriften van richtlijn 2001/14 niet kan worden aanvaard. Volgens hem vervult de toepassing van § 315 BGB de facto een regulerende functie, die niet verenigbaar is met de toebedeling van deze functie aan een enkele toezichthoudende instantie krachtens artikel 30, lid 1, eerste volzin, van de genoemde richtlijn en die evenmin voldoende rekening houdt met de in deze richtlijn neergelegde beginselen voor de berekening van rechten voor het gebruik van de infrastructuur.

33 In deze omstandigheden heeft het Landgericht Berlin beslist de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

- „1) Moeten de Unierechtelijke bepalingen, met name artikel 30, lid 1, eerste volzin, lid 2, lid 3, lid 5, eerste alinea, en lid 6, van richtlijn [2001/14], aldus worden uitgelegd dat rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur die in een kaderovereenkomst tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager zijn overeengekomen of vastgesteld, uitsluitend kunnen worden teruggevorderd via de procedures die bij de nationale toezichthoudende instantie kunnen worden ingesteld en de overeenkomstige gerechtelijke procedures waarin de betreffende besluiten van die instantie worden gecontroleerd?
- 2) Moeten de Unierechtelijke bepalingen, met name artikel 30, lid 1, eerste volzin, lid 2, lid 3, lid 5, eerste alinea, en lid 6, van richtlijn [2001/14], aldus worden uitgelegd dat rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur die in een kaderovereenkomst tussen een infrastructuurbeheerder en een aanvrager zijn overeengekomen of vastgesteld, uitsluitend kunnen worden teruggevorderd indien het geschil over die rechten voorafgaand is voorgelegd aan de nationale toezichthoudende instantie?
- 3) Is een civielrechtelijke toetsing van de billijkheid van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur op grond van een nationale civielrechtelijke norm die rechterlijke instanties de bevoegdheid verleent om te toetsen of de eenzijdig door een partij vastgestelde prestatie billijk is, en om in voorkomend geval zelf de prestatie naar billijkheid vast te stellen, verenigbaar met de voorschriften van het Unierecht die de infrastructuurbeheerder ertoe verplichten te voldoen aan algemene vereisten voor de vaststelling van die rechten, zoals het vereiste van kostendekking (artikel 6, lid 1, van richtlijn [2001/14]) en criteria inzake de draagkracht van de markt (artikel 8, lid 1, van richtlijn [2001/14])?
- 4) Indien de derde vraag bevestigend wordt beantwoord, moet de civiele rechter bij de uitoefening van zijn discretionaire bevoegdheid criteria van richtlijn [2001/14] voor de vaststelling van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur in acht nemen, en, zo ja, welke?
- 5) Is de civielrechtelijke toetsing van de billijkheid van rechten voor gebruik op grond van de in de derde vraag vermelde norm verenigbaar met het Unierecht wanneer de civiele rechter bij de vaststelling van het bedrag van deze rechten afwijkt van de algemene beginselen die de beheerder van de spoorweginfrastructuur ten aanzien van die rechten toepast, en van de bedragen die hij ter zake hanteert, hoewel die beheerder krachtens het Unierecht verplicht is om alle toegangsgerechtigden zonder enige vorm van discriminatie gelijk te behandelen (artikel 4, lid 5, van richtlijn [2001/14])?
- 6) Is de civielrechtelijke toetsing van de billijkheid van rechten die een infrastructuurbeheerder in rekening brengt, verenigbaar met het Unierecht, voor zover dit recht ervan uitgaat dat de toezichthoudende instantie bevoegd is voor de beslechting van geschillen tussen die beheerder en de toegangsgerechtigden over de rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur of over de hoogte of de structuur van de gebruiksrechten die de toegangsgerechtigde moet of zou moeten betalen (artikel 30, lid 5, derde alinea, van richtlijn [2001/14]), en voor zover die instantie de uniforme toepassing van het spoorwegrecht niet meer zou kunnen waarborgen doordat het aantal geschillen dat bij verschillende civiele rechterlijke instanties aanhangig wordt gemaakt, hoog zou kunnen oplopen (artikel 30, lid 3, van richtlijn [2001/14])?
- 7) Is het met het Unierecht, met name met artikel 4, lid 1, van richtlijn [2001/14], verenigbaar dat alle rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur die de beheerders van die infrastructuur in rekening brengen, krachtens nationale bepalingen uitsluitend mogen worden berekend op basis van de directe kosten?”

## Beantwoording van de prejudiciële vragen

### *Eerste, tweede, vijfde en zesde vraag*

- 34 Met zijn eerste, tweede, vijfde en zesde vraag, die gezamenlijk moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of de bepalingen van richtlijn 2001/14, met name artikel 4, lid 5, en artikel 30, leden 1, 3, 5 en 6, aldus moeten worden uitgelegd dat zij in de weg staan aan de toepassing van een nationale regeling als in het hoofdgeding, die voorziet in een billijkheidstoetsing van de infrastructuurgebruiksrechten, per geval, door de gewone rechters en in de mogelijkheid om in het voorkomende geval de hoogte van deze rechten te wijzigen, los van het toezicht dat door de in artikel 30 van deze richtlijn bedoelde toezichthoudende instantie wordt uitgeoefend.
- 35 Vooraf moet, ter beantwoording van deze vraag, worden herinnerd aan de door richtlijn 2001/14 nagestreefde doelstellingen en de door die richtlijn vastgestelde beginselen en materiële en formele vereisten op het gebied van de infrastructuurgebruiksrechten.

### *Door richtlijn 2001/14 nagestreefde doelstellingen*

- 36 Een van de doelstellingen die door richtlijn 2001/14 worden nagestreefd, is het bieden van niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur, zoals in met name de overwegingen 5 en 11 van die richtlijn is uiteengezet (zie in die zin arresten van 28 februari 2013, Commissie/Hongarije, C-473/10, EU:C:2013:113, punt 47, en 18 april 2013, Commissie/Frankrijk, C-625/10, EU:C:2013:243, punt 49).
- 37 Verder streeft richtlijn 2001/14 de doelstelling na om eerlijke concurrentie te waarborgen. Overweging 16 stelt in dat verband dat de regelingen voor gebruiksrechten en capaciteitstoe wijzing eerlijke concurrentie bij de verstrekking van spoorwegdiensten mogelijk zouden moeten maken.
- 38 De bij richtlijn 2001/14 ingestelde regeling voor gebruiksrechten als beheersinstrument dient tevens het nastreven van een andere doelstelling, namelijk de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te verzekeren (zie in die zin arresten van 28 februari 2013, Commissie/Spanje, C-483/10, EU:C:2013:114, punt 44, en 28 februari 2013, Commissie/Duitsland, C-556/10, EU:C:2013:116, punt 82).
- 39 Krachtens overweging 12 van deze richtlijn is het voorts ter verwezenlijking van de doelstelling om een doelmatig gebruik van de spoorweginfrastructuur te waarborgen, gepast dat deze regelingen de spoorweginfrastructuurbeheerders aanmoedigen het gebruik van hun infrastructuur te optimaliseren binnen het door de lidstaten vastgestelde kader (zie in die zin arrest van 28 februari 2013, Commissie/Duitsland, C-556/10, EU:C:2013:116, punt 82).
- 40 Ter verwezenlijking van dezelfde doelstelling is het volgens overweging 20 van richtlijn 2001/14 wenselijk de infrastructuurbeheerders een zekere mate van flexibiliteit toe te staan (zie in die zin arresten van 28 februari 2013, Commissie/Spanje, C-483/10, EU:C:2013:114, punt 44, en 28 februari 2013, Commissie/Duitsland, C-556/10, EU:C:2013:116, punt 82).
- 41 Evenzo wordt in overweging 34 van deze richtlijn verklaard dat investeringen in spoorweginfrastructuur wenselijk zijn en dat regelingen voor gebruiksrechten infrastructuurbeheerders dienen te stimuleren om passende investeringen te doen wanneer deze economisch aantrekkelijk zijn. De beheerders zullen echter niet worden gestimuleerd in infrastructuur te investeren indien zij in het kader van de tarifieringsregeling niet over een zekere flexibiliteit beschikken (arrest van 28 februari 2013, Commissie/Spanje, C-483/10, EU:C:2013:114, punt 45).

- 42 Tot slot is spoorweginfrastructuur een monopolie; daarom is het volgens overweging 40 van deze richtlijn noodzakelijk infrastructuurbeheerders te stimuleren kosten te reduceren en hun infrastructuur efficiënt te beheren.
- 43 Dergelijk efficiënt beheer en billijk en niet-discriminerend gebruik van spoorweginfrastructuur vereisen, volgens overweging 46 van deze richtlijn, dat een toezichthoudende instantie wordt ingesteld die toeziet op de toepassing van het relevante Unierecht en als beroepsinstantie optreedt, onder voorbehoud van toetsing door de rechter.

*Door richtlijn 2001/14 nagestreefde doelstellingen*

- 44 Overeenkomstig artikel 1, lid 1, tweede alinea, van richtlijn 2001/14 zien de lidstaten er, om de spoorinfrastructuurbeheerder in staat te stellen deze infrastructuur op de markt te brengen en zo effectief mogelijk te benutten, op toe dat de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen voor spoorweginfrastructuur voldoen aan de in deze richtlijn vervatte beginselen.
- 45 In dit verband is de gelijke behandeling van de spoorwegondernemingen de voorafgaande voorwaarde voor de instelling van eerlijke concurrentie in de spoorwegdienstensector. Om deze reden moet de infrastructuurbeheerder zich er krachtens artikel 4, lid 5, van deze richtlijn van vergewissen dat de toepassing van de heffingsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende rechten voor de verschillende spoorwegondernemingen die in soortgelijke delen van de markt diensten van vergelijkbare aard verrichten, en dat de daadwerkelijk opgelegde heffingen aan de voorschriften van de netverklaring voldoen.
- 46 Er zij aan herinnerd dat deze bepaling een toepassing is van het beginsel uit overweging 11 van deze richtlijn dat de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen alle ondernemingen gelijkwaardige en niet-discriminerende toegang moeten bieden, waarbij zoveel mogelijk en op eerlijke en niet-discriminerende wijze aan de behoeften van alle gebruikers en verkeerstypen tegemoet moet worden gekomen.
- 47 Dit beginsel, dat voortvloeit uit overweging 11 en artikel 9, lid 5, van richtlijn 2001/14, waarin wordt bepaald dat soortgelijke kortingsregelingen bestaan voor soortgelijke diensten, vormt derhalve het centrale criterium voor de vaststelling en inning van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur.
- 48 Ter waarborg van de aldus nagestreefde doelstelling en uit transparantieoverwegingen verplicht artikel 3 van richtlijn 2001/14, waarin de inhoud van overweging 5 wordt herhaald, de infrastructuurbeheerder om een netverklaring op te stellen en bekend te maken die onder meer, overeenkomstig bijlage I bij richtlijn 2001/14, de heffingsbeginselen en -niveaus bevat.
- 49 Artikel 4, lid 1, tweede alinea, van richtlijn 2001/14 bepaalt, ook in de context van de vaststelling en de inning van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, dat de vaststelling van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur en de inning ervan een bevoegdheid is van de infrastructuurbeheerders, die ervoor moeten zorgen dat de regeling op uniforme beginselen berust, zoals met name in artikel 4, leden 4 en 5, van deze richtlijn is bepaald (zie in die zin arresten van 28 februari 2013, Commissie/Duitsland, C-556/10, EU:C:2013:116, punt 84, en 3 oktober 2013, Commissie/Italië, C-369/11, EU:C:2013:636, punt 41).
- 50 De infrastructuurbeheerders, die de heffingen op niet-discriminerende wijze moeten vaststellen en innen, moeten niet alleen de voorwaarden voor het gebruik van het spoorwegnet op dezelfde wijze toepassen op alle gebruikers van dit netwerk, maar er tevens op letten dat de daadwerkelijk geïnde heffingen aan deze voorwaarden voldoen.



- 51 Het in richtlijn 2001/14 vastgestelde non-discriminatiebeginsel, dat hierboven is uiteengezet, is het logische uitvloeisel van de beoordelingsmarge die deze richtlijn toekent voor de vaststelling en de inning van de rechten voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Naast de aan de lidstaten toegekende beoordelingsbevoegdheid voor de omzetting en toepassing van het bepaalde in de artikelen 7 en volgende van richtlijn 2001/14, bepaalt artikel 4, lid 1, tweede alinea, ervan in dit verband dat de rechten moeten worden berekend door de infrastructuurbeheerder, aan wie derhalve een bepaalde eigen beoordelingsbevoegdheid toekomt.
- 52 In het geval waarin deze beheerder, die niet verplicht is tot het innen van een dergelijke heffing, niettemin heeft besloten tot toepassing ervan overeenkomstig artikel 12 van richtlijn 2001/14, moedigt een annuleringsheffing in deze context een efficiënt capaciteitsgebruik aan, mits zij passend is en vastgesteld is in overeenstemming met het beginsel in artikel 1, lid 1, tweede alinea, van deze richtlijn.
- 53 Overweging 7 van richtlijn 2001/14 heeft dezelfde strekking, met de formulering dat de bevordering van een optimaal gebruik van de spoorweginfrastructuur tot een vermindering van de aan het vervoer verbonden kosten voor de samenleving zal leiden.
- 54 Tot slot moet worden opgemerkt dat, volgens overweging 35 van deze richtlijn, een gebruiksrechtenregeling aan gebruikers economische signalen zal geven en het belangrijk is dat die signalen consistent zijn en de gebruikers ertoe aanzetten rationele beslissingen te nemen. Hieruit vloeit voort dat deze aansporingen alleen het bedoelde gevolg teweeg kunnen brengen indien de infrastructuurbeheerder daadwerkelijk de mogelijkheid heeft om zijn commerciële gedrag aan te passen aan de marktvoorwaarden. Bijgevolg kent richtlijn 2001/14 de infrastructuurbeheerder een zekere beoordelingsbevoegdheid toe, zodat hij de door deze richtlijn nagestreefde doelstellingen verwezenlijkt. Het in aanmerking nemen van deze doelstellingen komt tot uiting in de uniforme vaststelling van en controle op alle soorten heffingen, met name de heffingen die worden geïnd in verband met de aangevraagde, maar niet gebruikte capaciteit.

### *In richtlijn 2001/14 geformuleerde procedurele beginselen*

- 55 Met betrekking tot de toezichthoudende instantie heet het in overweging 46 van richtlijn 2001/14 dat ten behoeve van efficiënt beheer en billijk en niet-discriminerend gebruik van spoorweginfrastructuur een toezichthoudende instantie moet worden ingesteld die toeziet op de toepassing van deze Unierechtelijke voorschriften en als beroepsinstantie optreedt, onder voorbehoud van toetsing door de rechter.
- 56 Overeenkomstig artikel 30, lid 1, van deze richtlijn moeten de lidstaten dan ook een dergelijke instantie instellen, waartoe een aanvrager zich krachtens artikel 30, lid 2, van die richtlijn kan wenden als hij van mening is dat hij „oneerlijk behandeld, gediscrimineerd of op enigerlei andere wijze benadeeld is”. Het beroep dat in dat verband wordt aangetekend, is volgens die laatste bepaling met name gericht tegen de besluiten van de infrastructuurbeheerders inzake de heffingsregeling of de hoogte of de structuur van de infrastructuurgebruiksrechten die de aanvrager moet of zou moeten betalen, waarbij de toezichthoudende instantie krachtens artikel 30, lid 5, van richtlijn 2001/14 op de klachten beslist en de nodige maatregelen neemt om de situatie binnen uiterlijk twee maanden na ontvangst van alle gegevens te verhelpen.
- 57 Hieruit volgt dat deze instantie, naast de beoordeling van de gebruiksrechten die in een bepaald geval van toepassing zijn, erop moet toezien dat alle gebruiksrechten, aangezien zij de heffingsregeling vormen, in overeenstemming zijn met het bepaalde in deze richtlijn.
- 58 Het centrale toezicht dat wordt uitgeoefend door de toezichthoudende instantie, die erop toeziet dat de gebruiksrechten niet discriminerend zijn, is derhalve verbonden met het beginsel dat deze rechten centraal worden vastgesteld door de beheerder, met eerbiediging van het non-discriminatiebeginsel.

- 59 De bepalingen inzake de gevolgen van de besluiten van deze toezichthoudende instantie en inzake de omvang van het door die instantie uitgevoerde toezicht moeten dus in dit perspectief worden gezien.
- 60 In die zin ziet de toezichthoudende instantie er, krachtens artikel 30, lid 3, eerste volzin, van richtlijn 2001/14, op toe dat de door de infrastructuurbeheerder vastgestelde gebruiksrechten in overeenstemming zijn met hoofdstuk II en dat zij niet-discriminerend zijn. Voorts bepaalt artikel 30, lid 3, tweede volzin, van deze richtlijn dat onderhandelingen tussen aanvragers en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van gebruiksrechten slechts worden toegestaan wanneer zij plaatsvinden onder toezicht van de toezichthoudende instantie, die onmiddellijk ingrijpt in het geval het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van deze richtlijn.
- 61 Krachtens artikel 30, lid 5, tweede alinea, van richtlijn 2001/14, zijn de besluiten van de toezichthoudende instantie bindend voor alle betrokken partijen, zodat deze besluiten erga omnes gelden.
- 62 Overeenkomstig artikel 30, lid 6, van richtlijn 2001/14 moet voor deze besluiten worden voorzien in een rechterlijke toetsing.
- 63 De eerste, tweede, vijfde en zesde vraag van de verwijzende rechter, zoals geherformuleerd in punt 34 van dit arrest, moeten in het licht van deze beginselen worden beantwoord.

*§ 315 BGB volgens de uitlegging van de verwijzende rechter*

- 64 Uit het verzoek om een prejudiciële beslissing komt ten aanzien van § 315 BGB naar voren dat volgens deze Duitse civielrechtelijke bepaling, wanneer een wettelijke of contractuele bepaling een partij, zoals een infrastructuurbeheerder, het recht toekent om eenzijdig de contractueel verschuldigde prestatie vast te stellen, dit recht niettemin, bij twijfel, naar redelijkheid en billijkheid moet worden uitgeoefend. De eerbiediging van de billijkheid moet kunnen worden getoetst door de civiele rechter die, wanneer hij constateert dat de prestatie in strijd met de billijkheid is vastgesteld, de prestatie vervangt door een discretionair vastgestelde billijke rechterlijke beslissing. § 315 BGB heeft dus als doelstelling om in individuele gevallen prestaties die ten opzichte van het doel van de overeenkomst buitensporig of onevenredig zijn, te corrigeren.
- 65 De verwijzende rechter constateert daarenboven dat, volgens de rechtspraak van de Duitse civiele rechters, de bepalingen van de overeenkomsten voor het gebruik van de infrastructuur van DB Netz die verwijzen naar het heffingsstelsel voor treinpaden, voorzien in een recht om de contractuele prestatie vast te stellen, en verder dat de bestuursrechtelijke verplichting om tarieflijsten op te stellen een uiting is van het recht om de wettelijk verplichte prestatie te bepalen. Deze rechters hebben hieruit afgeleid dat zij ingevolge § 315, lid 3, BGB bevoegd zijn tot toetsing van de gebruiksrechten en in het voorkomende geval, na een billijkheidstoetsing, tot vaststelling van hun eigen beslissingen.
- 66 Volgens de verwijzende rechter leggen de Duitse rechters het Duitse spoorwegrecht, te weten de AEG en de EIBV, waarin uitvoering is gegeven aan richtlijn 2001/14, in die zin uit dat dit niet in de weg staat aan een civielrechtelijke toetsing op grond van § 315 BGB. Een dergelijke toetsing is niet uitgesloten omdat de infrastructuurbeheerder, krachtens het beginsel van de privaatrechtelijke autonomie, beschikt over een beoordelingsmarge bij de vaststelling van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur, ondanks de controle door de toezichthoudende instantie.
- 67 Volgens deze rechtspraak zou een gelijktijdige toepassing van § 315 BGB en de Duitse spoorwegregelgeving ook om procedurele redenen gerechtvaardigd zijn. De spoorwegvervoersonderneming kan zonder nadere voorwaarden een vordering krachtens dit artikel instellen die ertoe strekt dat de rechter een billijke vergoeding vaststelt. Een dergelijk beroep zou noodzakelijkerwijze een toetsing inhouden van de gebruiksrechten die door de

infrastructuurbeheerder zijn vastgesteld en, in het voorkomende geval, een ex tunc verlaging krachtens een billijkheidstoetsing, terwijl onzeker is of de beslissingen van de toezichthoudende instantie een dergelijk effect sorteren.

- 68 Tot slot zou § 315 BGB volgens deze rechtspraak zelfs ook kunnen worden toegepast wanneer de gebruiksrechten in de vorm van een algemeen tarief zijn vastgesteld, aangezien de tussen de spoorweginfrastructuuronderneming en de spoorwegvervoersonderneming bestaande rechtsverhouding vanuit civielrechtelijk oogpunt wordt beheerst door § 14, lid 6, AEG.

*Antwoord van het Hof*

- 69 Om te beginnen moet eraan worden herinnerd dat uit het dossier waarover het Hof beschikt naar voren komt dat de billijkheidstoetsing die op grond van § 315, lid 3, BGB door de Duitse rechters wordt toegepast, een algemeen instrument uit het civiele recht en meer bepaald het contractenrecht vormt, dat niet concreet verband houdt met het toezicht krachtens richtlijn 2001/14 op de gebruiksrechten die door de infrastructuurbeheerders worden geïnd. Deze bepaling strekt er derhalve toe om in ieder afzonderlijk geval een billijke verhouding te creëren.
- 70 In de eerste plaats moet echter worden vastgesteld dat de billijkheidstoetsing in ieder afzonderlijk geval in beginsel in strijd is met het in artikel 4, lid 5, en overweging 11 van richtlijn 2001/14 neergelegde non-discriminatiebeginsel, zoals is uiteengezet in de punten 45 tot en met 54 van dit arrest.
- 71 In dit verband komt uit het dossier naar voren dat de rechtspraak van de Duitse civiele rechters uitgaat van het beginsel dat § 315 BGB een „autonome werkingssfeer” heeft naast die van de spoorwegregelgeving en dat derhalve dient te worden onderzocht of de infrastructuurbeheerder in het kader van de discretionaire bevoegdheid waarover hij beschikt krachtens de nationale regelgeving betreffende de vaststelling van tarieven, ook terdege rekening heeft gehouden met de belangen van de eisende spoorwegonderneming, die verder gaan dan de eerbiediging van het non-discriminatiebeginsel bij de voorwaarden voor toegang tot het spoorweganet.
- 72 In dit verband volstaat echter de vaststelling dat deze rechtspraak leidt tot de toepassing van materiële beoordelingscriteria inzake de gelijkwaardigheid van de prestaties, die niet zijn vastgesteld in de relevante bepalingen van richtlijn 2001/14.
- 73 Deze criteria bedreigen dus bij toepassing in het kader van een billijkheidstoetsing door de civiele rechter op grond van § 315 BGB, de verwezenlijking van de door richtlijn 2001/14 nagestreefde doelstelling, aangezien deze rechtspraak geen uniforme criteria kent omdat deze criteria worden toegepast per geval, in het licht van het doel van de overeenkomst en het belang van partijen in het geding.
- 74 Door uitsluitend de nadruk te leggen op de economische rationaliteit van de individuele overeenkomst, gaat de toepassing van § 315 BGB voorbij aan het feit dat alleen wanneer gebruikersrechten op basis van uniforme criteria worden vastgesteld, kan worden gewaarborgd dat het beleid op het gebied van gebruiksrechten op dezelfde wijze op alle spoorwegondernemingen wordt toegepast.
- 75 De billijkheidstoetsing die plaatsvindt op grond van § 315 BGB in het kader van een overeenkomst enerzijds en de spoorwegregelgeving zoals die voortvloeit uit richtlijn 2001/14 anderzijds, zijn gegrond op verschillende overwegingen die, bij toepassing op een enkele overeenkomst, kunnen leiden tot tegenstrijdige resultaten.
- 76 De toepassing van het billijkheidsbeginsel door de Duitse rechters is derhalve in tegenspraak met de in richtlijn 2001/14 geformuleerde beginselen en meer bepaald met het beginsel van gelijke behandeling van spoorwegvervoersondernemingen.

- 77 In de tweede plaats moet eraan worden herinnerd dat de lidstaten krachtens artikel 4, lid 1, van richtlijn 2001/14 een kaderregeling voor de rechten moeten vaststellen. Zij kunnen ook specifieke tarifieringsvoorschriften vaststellen, met inachtneming van de beheersmatige onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder. Ingevolge deze bepaling staat het aan deze laatste, de rechten voor het gebruik van de infrastructuur vast te stellen en voorts deze rechten te innen (zie met name arresten van 28 februari 2013, Commissie/Spanje, C-483/10, EU:C:2013:114, punt 39, en 3 oktober 2013, Commissie/Italië, C-369/11, EU:C:2013:636, punt 41).
- 78 Die bepaling stelt dus wat de heffingsregelingen betreft een verdeling vast van de bevoegdheden tussen de lidstaten en de infrastructuurbeheerder. De lidstaten dienen namelijk een kaderregeling voor de heffing van gebruiksrechten vast te stellen, terwijl de vaststelling en de inning van die gebruiksrechten een bevoegdheid van de infrastructuurbeheerder zijn (arresten van 28 februari 2013, Commissie/Spanje, C-483/10, EU:C:2013:114, punt 41; 11 juli 2013, Commissie/Tsjechische Republiek, C-545/10, EU:C:2013:509, punt 34, en 3 oktober 2013, Commissie/Italië, C-369/11, EU:C:2013:636, punt 42).
- 79 Ter waarborging van de doelstelling te zorgen voor de beheersmatige onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder, dient deze binnen de door de lidstaten vastgestelde kaderregeling voor de heffingen te beschikken over een zekere marge wanneer hij de hoogte van de rechten bepaalt, zodat hij deze marge als beheersinstrument kan gebruiken (arresten van 28 februari 2013, Commissie/Spanje, C-483/10, EU:C:2013:114, punten 44 en 49, en 11 juli 2013, Commissie/Tsjechische Republiek, C-545/10, EU:C:2013:509, punt 35).
- 80 Zo blijkt uit overweging 12 van richtlijn 2001/14 dat het stelsel van heffing van gebruiksrechten en het stelsel van capaciteitstoewijzing de spoorweginfrastructuurbeheerders moeten aanmoedigen het gebruik van de infrastructuur te optimaliseren binnen het door de lidstaten vastgestelde kader (arrest van 28 februari 2013, Commissie/Spanje, C-483/10, EU:C:2013:114, punt 44).
- 81 Ofschoon deze beheerders de hoogte van het gebruiksrecht in beginsel kunnen berekenen door middel van een heffingsstelsel dat van toepassing is op alle spoorwegondernemingen, zouden zij de uit een dergelijk stelsel voortvloeiende optimalisering niet kunnen verwezenlijken indien zij op ieder moment het risico lopen dat een civiele rechter ingevolge § 315 BGB naar billijkheid dit gebruiksrecht vaststelt voor louter de spoorwegonderneming die partij is in de procedure, en de speelruimte van de infrastructuurbeheerder door vaststelling van dit gebruiksrecht door deze rechter wordt beperkt op een wijze die onverenigbaar is met de doelstellingen die door richtlijn 2001/14 worden nagestreefd (zie in die zin arrest van 3 oktober 2013, Commissie/Italië, C-369/11, EU:C:2013:636, punt 43).
- 82 In deze context zij opgemerkt dat, overeenkomstig artikel 8, lid 2, van die richtlijn, de infrastructuurbeheerder, om hem aan te moedigen het gebruik van zijn infrastructuur te optimaliseren, de mogelijkheid moet hebben om hogere gebruiksrechten vast te stellen of te handhaven op basis van de langetermijncosten van bepaalde investeringsprojecten (arrest van 28 februari 2013, Commissie/Duitsland, C-556/10, EU:C:2013:116, punt 83).
- 83 Zo moet dan ook worden geconcludeerd dat een controle van de gebruiksrechten op basis van het billijkheidsbeginsel en, in het voorkomende geval, een ex aequo et bono overeenkomstig § 315, lid 3, BGB vastgestelde beslissing, strijdig zijn met de door artikel 4, lid 1, van richtlijn 2001/14 nagestreefde doelstellingen.
- 84 In de derde plaats moet worden vastgesteld dat de toepassing van materiële toetsingscriteria op basis van § 315 BGB ofwel onverenigbaar is met de toetsingscriteria van voornamelijk de artikelen 4, 7 en 8 van richtlijn 2001/14 ofwel, ervan uitgaande dat deze vereisten in overeenstemming zouden zijn met de in de richtlijn vastgestelde vereisten, tot gevolg heeft dat de civiele rechter rechtstreeks toepassing maakt van de spoorwegregelgeving en bijgevolg afbreuk doet aan de bevoegdheden van de toezichthouder.

- 85 In dit verband moet worden opgemerkt dat het beginsel van vaststelling van de gebruiksrechten voor de infrastructuur door de beheerder van de spoorweginfrastructuur, die gehouden is tot eerbiediging van het non-discriminatiebeginsel, is verbonden met het toezicht door de toezichthouder, die op zijn beurt erop moet toezien dat de gebruiksrechten niet discriminerend zijn.
- 86 Zo wordt, wanneer de nationale civiele rechters bij wie een geding op het gebied van gebruiksrechten voor de spoorweginfrastructuur aanhangig is, in het kader van de billijkheidstoetsing van § 315 BGB de uit de AEG en EIBV voortvloeiende sectoriële regelgeving toepassen ter toetsing van de berekenmethode en de hoogte van de rechten, de spoorwegregelgeving op basis van richtlijn 2001/14 niet alleen getoetst door de bevoegde toezichthoudende instantie en vervolgens ex post gecontroleerd door de rechter in een beroep dat tegen de besluiten van deze instantie is ingesteld, maar tevens toegepast en nader verduidelijkt door iedere aangezochte civiele rechter, hetgeen strijdig is met de uitsluitende bevoegdheid die bij artikel 30 van richtlijn 2001/14 aan de toezichthoudende instantie is toegekend.
- 87 Bijgevolg zouden verschillende beslissingen van onafhankelijke civiele rechters, in voorkomend geval niet geharmoniseerd door de rechtspraak van de hogere rechter, in de plaats komen van de uniciteit van het toezicht door de bevoegde instantie, onder voorbehoud van, in voorkomend geval, het latere toezicht door de rechter die de beroepen moet afdoen die tegen de besluiten van deze instantie zijn ingesteld, in casu de bestuursrechter, zoals tevens bepaald in richtlijn 2001/14. Hieruit volgt dat twee ongecoördineerde beslissingsprocedures naast elkaar bestaan, hetgeen duidelijk in strijd is met de doelstelling die door artikel 30 van richtlijn 2001/14 wordt nagestreefd.
- 88 In de vierde plaats wijst de verwijzende rechter terecht op de vrijwel onoverkomelijke moeilijkheid om in afzonderlijke gevallen gewezen civielrechtelijke beslissingen snel op te nemen in een niet-discriminerend stelsel, ook al zou de toezichthoudende instantie zich inspannen om op deze beslissingen te reageren.
- 89 Ten eerste zou dit, ten minste tot aan een uitspraak van een hoogste rechter, leiden tot discriminatie naargelang het geval of spoorwegondernemingen wel of geen beroep hebben ingesteld bij de civiele rechter en naargelang de inhoud van de uitspraak van die rechter, hetgeen kennelijk in strijd is met het in artikel 4, lid 5, van richtlijn 2001/14 neergelegde non-discriminatiebeginsel.
- 90 Ten tweede blijkt uit het dossier waarover het Hof beschikt dat een billijkheidstoetsing krachtens § 315 BGB, ter voorkoming van een eventueel discriminerende behandeling tussen spoorwegondernemingen, meebrengt dat de infrastructuurbeheerder of de toezichthoudende instantie naar aanleiding van een uitspraak van een civiele rechter waarbij een gebruiksrecht op verzoek van een enkele onderneming is gewijzigd, dit recht daadwerkelijk aanpast en toepast op alle andere spoorwegondernemingen.
- 91 Uit hetgeen in richtlijn 2001/14 ten aanzien van de toezichthoudende instantie is bepaald, vloeit echter geen enkele dergelijke verplichting voort.
- 92 Bovendien berust het argument dat deze methode een oplossing biedt die een niet-discriminerende behandeling van de spoorwegondernemingen waarborgt op de veronderstelling dat de toezichthoudende instantie slechts zou mogen reageren op individuele beslissingen die al door de civiele rechter zijn gewezen op grond van § 315 BGB. Een dergelijke veronderstelling is echter duidelijk in strijd met de taak die de toezichthoudende instantie is toegewezen volgens artikel 30, leden 2 en 5, van richtlijn 2001/14.
- 93 Tot slot ondergraaft deze veronderstelling de onafhankelijkheid van de spoorweginfrastructuurbeheerders, aangezien deze in reactie op de uitspraak van een civiele rechter te maken zouden krijgen met vaste „billijke” gebruiksrechten die resulteren uit de behandeling van individuele gevallen, hetgeen in strijd is met de taak die deze infrastructuurbeheerders bij richtlijn 2001/14 is opgelegd.

- 94 In deze context moet, in de vijfde plaats, worden vastgesteld dat geen rekening zou worden gehouden met het feit dat de beslissingen van de toezichthoudende instantie krachtens artikel 30, lid 5, tweede alinea, van richtlijn 2001/14 bindend zijn voor alle betrokken partijen. Uit deze bepaling vloeit namelijk voort dat de beslissingen van de toezichthoudende instantie rechtsgevolgen sorteren voor alle betrokken partijen uit de spoorwegsector, of dit nu de vervoersondernemingen of de infrastructuurbeheerders zijn. Het zou strijdig zijn met dit beginsel dat de uitspraak van de civiele rechter, in voorkomend geval op basis van de criteria die zijn vastgesteld in de regeling inzake de berekening van de rechten, alleen gevolgen zouden sorteren voor de partijen in de gedingen die voor deze rechter zijn gebracht.
- 95 Zo zou een toegangsgerechtigde die een beroep tot vergoeding van een als onbillijk beschouwd deel van de gebruiksrechten instelt tegen de infrastructuurbeheerder, noodzakelijkerwijs een voordeel verkrijgen ten opzichte van zijn concurrenten die geen dergelijk beroep hebben ingesteld. De aangezochte civiele rechter heeft, anders dan de toezichthoudende instantie, echter geen mogelijkheid het geding uit te breiden tot andere infrastructuurgebruiksovereenkomsten of een uitspraak te doen die van toepassing is op de gehele betrokken sector.
- 96 Niet alleen stelt deze situatie het uit de regelgeving inzake de toegang tot de spoorweginfrastructuur voortvloeiende beginsel aan de orde dat de vastgestelde beslissingen bindend zijn voor alle betrokken partijen en brengt zij noodzakelijkerwijze een ongelijke behandeling mee tussen de toegangsgerechtigden, hetgeen richtlijn 2001/14 nu precies beoogt te vermijden, maar ook ondermijnt zij de doelstelling om een eerlijke concurrentie in de sector van spoorwegdiensten te verzekeren.
- 97 Derhalve kan de terugbetaling van gebruiksrechten op grond van civielrechtelijke bepalingen enkel worden overwogen in het geval dat, overeenkomstig het nationale recht, vooraf door de toezichthoudende instantie of een rechter die de beslissing van deze instantie heeft getoetst, is vastgesteld dat het gebruiksrecht onrechtmatig is in het licht van de regelgeving inzake de toegang tot spoorweginfrastructuur, en voor zover dit verzoek tot terugbetaling openstaat voor beroep voor de nationale civiele rechter in plaats van voor het beroep als bepaald door deze regeling.
- 98 In de zesde plaats blijkt uit het dossier waarover het Hof beschikt dat een schikking in het kader van een civiele procedure en bijgevolg van een procedure die op grond van § 315 BGB is ingesteld, niet is uitgesloten. Het postulaat dat § 315 BGB een „autonome werkingssfeer” behoudt naast de regelgeving inzake de toegang tot de spoorweginfrastructuur houdt echter in dat onderhandelingen met het oog op een schikking kunnen plaatsvinden zonder deelname van de toezichthoudende instantie, die bij een dergelijke procedure geen partij is.
- 99 Deze uitsluiting van de toezichthoudende instantie is strijdig met de formulering en de doelstelling van artikel 30, lid 3, tweede en derde volzin, van richtlijn 2001/14, waarin ten eerste wordt bepaald dat onderhandelingen tussen aanvragers en een infrastructuurbeheerder betreffende de hoogte van gebruiksrechten slechts worden toegestaan wanneer zij plaatsvinden onder toezicht van de toezichthoudende instantie, en ten tweede dat die instantie onmiddellijk ingrijpt indien het waarschijnlijk is dat de onderhandelingen in strijd zijn met de bepalingen van deze richtlijn.
- 100 In de zevende plaats blijkt de toepassing die de Duitse rechters maken van § 315 BGB onverenigbaar met de door richtlijn 2001/14 nagestreefde doelstelling om de beheerders aan te moedigen het gebruik van hun infrastructuur te optimaliseren, onder meer krachtens artikel 12, eerste alinea, van deze richtlijn, dat de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid biedt voor aangevraagde, maar niet-gebruikte spoorwegcapaciteit een passende heffing toe te passen. De motivering voor de toepassing van § 315 BGB, namelijk dat dit artikel een „autonome werkingssfeer” bezit naast de werkingssfeer van de regelgeving inzake de toegang tot spoorweginfrastructuur, zou moeten leiden tot de conclusie dat geen rekening wordt gehouden met de specifieke doelstellingen die in deze regelgeving worden beoogd.

- 101 Gesteld dat de toepassing van § 315 BGB het mogelijk maakt rekening te houden met de specifieke doelstellingen die door richtlijn 2001/14 worden nagestreefd, bestaat er een duidelijk risico dat een verlaging van de gebruiksrechten waartoe per geval wordt beslist zich uit in verschillen in de verkregen bevorderende werking, en dat de spoorwegondernemingen worden aangemoedigd via civielrechtelijke vorderingen voordelen te verkrijgen die andere ondernemingen in een soortgelijke situatie niet hebben.
- 102 Deze aanmoediging kan tevens het belang ondermijnen om bij te dragen tot een optimaal gebruik van de infrastructuur door middel van een passende organisatiemaatregel of een zo vroeg mogelijke annulering van een reservering van capaciteit, hetgeen in strijd is met de door artikel 12, eerste alinea, van richtlijn 2001/14 nagestreefde doelstelling.
- 103 Uit het voorgaande vloeit voort dat de bepalingen in richtlijn 2001/14, meer bepaald artikel 4, lid 5, en artikel 30, leden 1, 3, 5 en 6, ervan, aldus moeten worden uitgelegd dat zij in de weg staan aan de toepassing van een nationale regeling als die in het hoofdgeding, die voorziet in een billijkheidstoetsing per geval van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur door de gewone rechter en in de mogelijkheid om, in het voorkomende geval, de hoogte van deze rechten te wijzigen, los van het toezicht dat wordt uitgeoefend door de toezichthoudende instantie bedoeld in artikel 30 van deze richtlijn.

### *Derde, vierde en zevende vraag*

- 104 De derde, vierde en zevende vraag zijn slechts gesteld voor het geval de eerste, tweede, vijfde en zesde vraag bevestigend moesten worden beantwoord.
- 105 Aangezien de eerste, tweede, vijfde en zesde vraag ontkennend moeten worden beantwoord, behoeven de derde, vierde en zevende vraag geen antwoord.

### **Kosten**

- 106 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vijfde kamer) verklaart voor recht:

**De bepalingen van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur, zoals gewijzigd bij richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, meer bepaald artikel 4, lid 5, en artikel 30, leden 1, 3, 5 en 6, van deze richtlijn, moeten aldus worden uitgelegd dat zij in de weg staan aan de toepassing van een nationale regeling als die in het hoofdgeding, die voorziet in een billijkheidstoetsing per geval van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur door de gewone rechter en in de mogelijkheid om in het voorkomende geval de hoogte van deze rechten te wijzigen, los van het toezicht dat wordt uitgeoefend door de toezichthoudende instantie bedoeld in artikel 30 van richtlijn 2001/14, zoals gewijzigd bij richtlijn 2004/49.**

ondertekeningen