



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 24 juni 2021 \*

”Begäran om förhandsavgörande – Järnvägstransport – Internationella korridorer för godstrafik på järnväg – Förordning (EU) nr 913/2010 – Artikel 13.1 – Fastställande av en enda kontaktpunkt för varje godskorridor – Artikel 14 – Karaktären av ramverket för fördelning av infrastrukturkapacitet i den godskorridor som fastställts av direktionen – Artikel 20 – Regleringsorgan – Direktiv 2012/34/EU – Artikel 27 – Förfarande för ingivning av ansökningar om infrastrukturkapacitet – Infrastrukturförvaltarens roll – Artiklarna 56 och 57 – Regleringsorganets funktion och samarbete mellan regleringsorgan”

I mål C-12/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Förvaltningsöverdomstolen i Nordrhein-Westfalen, Tyskland) genom beslut av den 10 december 2019, som inkom till domstolen den 13 januari 2020, i målet

**DB Netz AG**

mot

**Förbundsrepubliken Tyskland**

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden E. Regan samt domarna M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos (referent) och I. Jarukaitis,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– DB Netz AG, genom H.R.J. Krüger och M. Kaufmann, Rechtsanwältin,

\* Rättegångsspråk: tyska.

- Bundesrepublik Deutschland, genom C. Mögelin och J. Arnade, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, inledningsvis genom W. Mölls och C. Vrignon, därefter genom den sistnämnda, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 25 februari 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

### **Dom**

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 13.1, 14.1, 14.9, 18 c och 20 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (EUT L 276, 2010, s. 22), samt av artiklarna 27.1, 27.2 och 57.1 första stycket andra meningen i, och bilaga IV punkt 3 a till, Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 2012, och rättelse i EUT L 67, 2015, s. 32).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan DB Netz AG och Bundesrepublik Deutschland (Förbundsrepubliken Tyskland), företrädd av Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (den federala myndigheten för näten för el, gas, telekommunikation, post och järnvägar, Tyskland) (nedan kallad federala nätverksmyndigheten), angående nämnda myndighets invändningar mot DB Netz AG:s planer på att ändra villkoren för att tillämpa en enda kontaktpunkt för ansökningar om infrastrukturkapacitet för på förhand arrangerade tåglägen för internationell trafik.

### **Tillämpliga bestämmelser**

#### ***Unionsrätt***

#### ***Förordning nr 913/2010***

- 3 I skälen 4, 7, 25 och 26 i förordning nr 913/2010 anges följande:
  - ”(4) Även om öppnandet av marknaden för god[s]transporter på järnväg har gjort det möjligt för nya operatörer att få tillgång till järnvägsnätet har marknadsmekanismerna inte varit och är inte tillräckliga för att organisera, reglera och göra transporter på nätet säkrare. För att optimera utnyttjandet av nätet och säkerställa dess tillförlitlighet är det lämpligt att införa ytterligare förfaranden för att förstärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna avseende tilldelningen av internationella tåglägen för godståg.
  - ...
  - (7) Om inte annat föreskrivs, bör denna förordning inte påverka de rättigheter och skyldigheter som tillkommer infrastrukturförvaltarna enligt [rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 1991, s. 25; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 45)] och [Europaparlamentets och rådets

direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EGT L 75, 2001, s. 29)] direktiven 91/440/EEG och 2001/14/EG och, i förekommande fall, de tilldelningsorgan som avses i artikel 14.2 i direktiv [2001/14]. Dessa rättsakter förblir i kraft, även när det gäller bestämmelser som berör godskorridorer.

...

- (25) För att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till internationella järnvägstjänster, är det nödvändigt att få till stånd god samordning mellan regleringsorganen när det gäller de olika järnvägsnäten i godskorridoren.
- (26) För att underlätta tillgången till information om utnyttjandet av hela den huvudsakliga infrastrukturen i godskorridoren och garantera icke-diskriminerande tillträde till den korridoren, bör styrelsen upprätta, regelbundet uppdatera och offentliggöra ett dokument som innehåller all denna information.”

4 I artikel 1.1 i denna förordning föreskrivs följande:

”I denna förordning fastställs regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik. Regler fastställs för val, organisation och förvaltning av godskorridorer och den vägledande investeringsplaneringen för dessa.”

5 I artikel 2 i nämnda förordning föreskrivs följande:

”1. I denna förordning ska definitionerna i artikel 2 i direktiv [2001/14] gälla.

2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1 ska följande gälla:

a) *godskorridor*: samtliga utsedda järnvägslinjer, inbegripet järnvägsfärjelinjer, på en medlemsstats territorium eller mellan medlemsstater och i tillämpliga fall europeiska tredjeländer, vilka förbinder två eller flera terminaler längs en huvudlinje, samt vid behov alternativa linjer och avsnitt som förbinder dem, inbegripet järnvägsinfrastruktur och tillhörande utrustning samt relevanta järnvägstjänster i enlighet med artikel 5 i direktiv [2001/14],

...”

6 Artikel 8 i samma förordning har följande lydelse:

”1. För varje godskorridor ska de berörda medlemsstaterna inrätta en direktion med ansvar för fastställande av godskorridorens allmänna syften, övervakning samt vidtagande av de åtgärder som uttryckligen anges i punkt 7 i den här artikeln samt i artiklarna 9, 11, 14.1 och 22. Direktionen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaternas myndigheter.

2. För varje godskorridor ska de berörda infrastrukturförvaltarna och i förekommande fall de berörda tilldelningsorgan som avses i artikel 14.2 i direktiv [2001/14] inrätta en styrelse, som ska ansvara för vidtagandet av de åtgärder som uttryckligen anges i punkterna 5, 7, 8 och 9 i den här artikeln och i artiklarna 9–12, 13.1, 14.2, 14.6, 14.9, 16.1, 17.1, 18 och 19 i denna förordning. Styrelsen ska bestå av företrädare för infrastrukturförvaltarna.

3. De medlemsstater och infrastrukturförvaltare som berörs av en godskorridor ska samarbeta inom den direktions och styrelse som avses i punkterna 1 och 2 för att säkerställa att godskorridoren inrättas i enlighet med dess genomförandeplan.

4. Direktionen ska fatta sina beslut i samförstånd mellan företrädarna för myndigheterna i de berörda medlemsstaterna.

...

9. Styrelsen ska i överensstämmelse med nationella och europeiska planer för utbyggnad samordna användningen av driftskompatibla it-tillämpningar eller alternativa lösningar som kan bli tillgängliga i framtiden för att behandla ansökningar om internationella tåglägen och sköta driften av internationella transporter inom korridoren.”

7 Artikel 12 i förordning nr 913/2010 har följande lydelse:

”Styrelsen ska på lämpligt sätt och inom lämplig tidsfrist samordna och säkerställa offentliggörandet på ett ställe av sin tidsplan för genomförande av alla de arbeten på infrastrukturen och dess utrustning som skulle begränsa tillgänglig kapacitet i godskorridoren.”

8 Artikel 13 i denna förordning har följande lydelse:

”1. Styrelsen för en godskorridor ska utse eller inrätta ett gemensamt organ så att sökande på ett enda ställe och genom en enda åtgärd kan begära och få svar beträffande ansökan om infrastrukturkapacitet för godståg som passerar åtminstone en gräns i godskorridoren (nedan kallad *den enda kontaktpunkten*).

2. Den enda kontaktpunkten ska som samordningsinstrument också tillhandahålla grundläggande information om tilldelningen av infrastrukturkapacitet, inbegripet den information som avses i artikel 18. Den ska ange vilken infrastrukturkapacitet som är tillgänglig vid tidpunkten för ansökan och dess egenskaper enligt på förhand fastställda parametrar, såsom tillåten hastighet, tåglängd, lastprofil eller axellast för tåg som trafikerar godskorridoren.

...”

9 I artikel 14 i förordningen föreskrivs följande:

”1. Direktionen ska definiera ett ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren i överensstämmelse med artikel 14.1 i direktiv [2001/14].

2. Styrelsen ska utvärdera behovet av kapacitet som ska tilldelas godståg som trafikerar godskorridoren, med beaktande av den transportmarknadsundersökning som avses i artikel 9.3 i den här förordningen, ansökningarna om infrastrukturkapacitet som avser tidigare och nuvarande tågplaner och ramavtalen.

...

6. Styrelsen ska främja samordning av prioriteringsregler avseende tilldelningen av kapacitet i godskorridoren.

...

9. Godskorridorens styrelse och den rådgivande grupp som avses i artikel 8.7 ska inrätta förfaranden för att säkerställa en optimal samordning av tilldelningen av kapacitet mellan infrastrukturförvaltare, både för de ansökningar som avses i artikel 13.1 och för de ansökningar som mottagits av berörda infrastrukturförvaltare. Härvid ska hänsyn även tas till tillträdet till terminaler.

...”

10 I artikel 16.1 i samma förordning föreskrivs följande:

”Godskorridorens styrelse ska inrätta förfaranden för samordning av trafikstyrningen i godskorridoren. Styrelserna för godskorridorer som är anslutna till varandra ska inrätta förfaranden för att samordna trafiken längs sådana godskorridorer.”

11 Artikel 18 i förordning nr 913/2010 har följande lydelse:

”Styrelsen ska upprätta, regelbundet uppdatera och offentliggöra ett dokument med följande innehåll:

a) Alla uppgifter rörande godskorridoren i de beskrivningar av de nationella järnvägsnäten som upprättats i enlighet med förfarandet i artikel 3 i direktiv [2001/14].

...

c) Information om de förfaranden som avses i artiklarna 13–17 i denna förordning.

...”

12 Artikel 20 i denna förordning har följande lydelse:

”1. De regleringsorgan som avses i artikel 30 i direktiv [2001/14] ska samarbeta för att övervaka konkurrensen i godskorridoren. I synnerhet ska de säkerställa icke-diskriminerande tillträde till korridoren och utgöra de organ för överklagande som avses i artikel 30.2 i det direktivet. De ska utbyta nödvändig information som erhållits från infrastrukturförvaltarna och andra relevanta parter.

...

3. Om en sökande lämnar klagomål till ett regleringsorgan rörande internationella godstransporttjänster eller om det berörda regleringsorganet genomför en undersökning på eget initiativ, ska detta regleringsorgan samråda med regleringsorganen i alla andra medlemsstater genom vilka det berörda internationella tågsläget för godståg passerar och begära all nödvändig information av dem innan det fattar sitt beslut.

...”

### **Direktiv 2012/34**

13 I artikel 3 leden 2, 19 och 26 i direktiv 2012/34 föreskrivs följande:

”I detta direktiv gäller följande definitioner:

2. *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga, förvalta och underhålla järnvägsinfrastruktur, inklusive trafikledning, trafikstyrning och signalering. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av ett järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag.

...

19. *sökande*: ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller andra fysiska eller juridiska personer, såsom till exempel behöriga myndigheter enligt [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70] och befraktare, speditörer samt operatörer för kombinerade transporter, som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.

...

26. *beskrivning av järnvägsnät*: en redogörelse som i detalj anger allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgifter och tilldelning av kapacitet, inbegripet annan information som krävs för att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet.”

14 I artikel 27 i detta direktiv föreskrivs följande:

”1. Infrastrukturförvaltaren ska efter samråd med de berörda parterna upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet som ska kunna erhållas mot en avgift som inte får överstiga kostnaden för offentliggörandet av beskrivningen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska offentliggöras på minst två av unionens officiella språk. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet ska göras tillgängligt gratis i elektroniskt format på infrastrukturförvaltarens webbplats och tillgängligt via en gemensam webbplats. Den webbplatsen ska upprättas av infrastrukturförvaltare inom ramen för deras samarbete i enlighet med artiklarna 37 och 40.

2. Beskrivningen av järnvägsnätet ska ange vilken art av infrastruktur som är tillgänglig för järnvägsföretag, och den ska innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till den berörda järnvägsinfrastrukturen. Beskrivningen av järnvägsnätet ska även innehålla information om de villkor som gäller för att få tillträde till de anläggningar för tjänster som är knutna till infrastrukturförvaltarens järnvägsnät och tillhandahållande av tjänster i dessa anläggningar eller ange en webbplats där sådan information görs tillgänglig gratis i elektroniskt format. Innehållet i beskrivningen av järnvägsnätet fastställs i bilaga IV.

...”

15 I artikel 39.1 i nämnda direktiv föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna får fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet under förutsättning att villkoret om förvaltningsmässigt oberoende som anges i artikel 4 respekteras. Särskilda regler för tilldelning av kapacitet ska fastställas. Infrastrukturförvaltaren svarar för kapacitetstilldelningsförfarandet. Infrastrukturförvaltaren ska särskilt säkerställa att infrastrukturkapacitet tilldelas på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med unionsrätten.”

16 I artikel 40.1 i samma direktiv föreskrivs följande:

”Medlemsstaterna ska säkerställa att infrastrukturförvaltarna samarbetar för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät av järnvägssystemet inom unionen, inklusive enligt ramavtal som avses i artikel 42. Infrastrukturförvaltare ska införa lämpliga förfaranden i enlighet med reglerna i detta direktiv och ska organisera tågglägen som passerar mer än ett järnvägsnät i enlighet därmed.

Medlemsstaterna ska säkerställa att företrädare för infrastrukturförvaltare vars beslut om tilldelning berör andra infrastrukturförvaltare samarbetar för att samordna tilldelning av eller för att tilldela all relevant infrastrukturkapacitet på internationell nivå, utan att det påverkar tillämpningen av specifika regler i unionsrätten om nät med inriktning på godstransport på järnväg. De principer och kriterier för tilldelning av kapacitet som fastställs inom ramen för detta samarbete ska offentliggöras av infrastrukturförvaltarna i deras beskrivning av järnvägsnätet i enlighet med punkt 3 i bilaga IV. Lämpliga företrädare för infrastrukturförvaltare från tredjeländer får innefattas i dessa förfaranden.”

17 Artikel 55.1 i direktiv 2012/34 har följande lydelse:

”Varje medlemsstat ska upprätta ett enda nationellt regleringsorgan för järnvägssektorn. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, ska detta organ vara en fristående myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskild från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata enheter. Det ska också i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende i förhållande till varje infrastrukturförvaltare, avgiftsorgan, tilldelningsorgan eller sökande. Organet ska dessutom vara funktionellt oberoende av varje behörig myndighet som deltar i tilldelning av ett avtal om allmän trafik.”

18 Artikel 56.1 och 56.2 i direktivet har följande lydelse:

”1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 46.6, ska en sökande som anser sig ha blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt kunna överklaga till regleringsorganet, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget eller tjänsteleverantören om

- a) beskrivningen av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga versioner,
- b) de kriterier som fastställs i denna beskrivning,
- c) tilldelningsförfarandet och dess resultat,
- d) avgiftssystemet,

- e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,
- f) åtgärder för tillträde enligt artiklarna 10–13,
- g) tillträde till och avgifter för tjänster i enlighet med artikel 13.

2. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster, ska regleringsorganet ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och det ska särskilt kontrollera punkt 1 a–g på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande. I synnerhet ska det kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande.”

- 19 I artikel 57.1 första stycket i direktivet föreskrivs följande:

”Regleringsorganen ska utbyta information om sitt arbete och om principerna och rutinerna för sina beslut och framför allt utbyta information om de viktigaste frågorna när det gäller förfarandena och problem i fråga om att tolka införlivad unionsjärnvägslagstiftning. De ska även samarbeta på annat sätt för att i hela unionen samordna sitt beslutsfattande. För detta ändamål ska de delta och arbeta tillsammans i ett nätverk som sammanträder med jämna mellanrum. Kommissionen ska vara en medlem, samordna och stödja nätverkets arbete samt vid behov lägga fram rekommendationer till nätverket. Kommissionen ska säkerställa ett aktivt samarbete mellan respektive regleringsorgan.”

- 20 I artikel 65 i samma direktiv föreskrivs följande:

”[Direktiv 91/440], [rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (EGT L 143, 1995, s. 70)] [och direktiv 2001/14], i deras lydelse enligt de direktiv som anges i del A i bilaga IX, ska upphöra att gälla från och med den 17 juni 2015, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i del B i bilaga IX.

Hänvisningar till de upphävda direktiven ska anses som hänvisningar till det här direktivet och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga X.”

- 21 Bilaga IV till direktiv 2012/34 har följande lydelse:

”Följande information ska ingå i den beskrivning av järnvägsnätet som nämns i artikel 27:

...

3. Ett avsnitt om principer och kriterier för tilldelning av kapacitet. I detta ska anges de allmänna kapacitetsegenskaperna hos den infrastruktur som järnvägsföretagen har tillträde till ... Detta avsnitt ska också ange de förfaranden och tidsfrister som gäller för kapacitetstilldelningsförfarandet. Det ska innehålla de specifika kriterier som används vid tilldelningen, särskilt följande:
- a) De förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.
  - b) De krav som ställs på sökande.

...



...”

### *Tysk rätt*

#### *AEG*

- 22 I 14 § punkt 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (Allmänna järnvägslagen) av den 27 december 1993, i den lydelse som är tillämplig i det nationella målet (nedan kallad AEG), föreskrivs följande:

”Järnvägsinfrastrukturföretag är skyldiga att på ett icke-diskriminerande sätt ge tillträde till den järnvägsinfrastruktur som de driver och på ett icke-diskriminerande sätt tillhandahålla de tjänster som de erbjuder i en omfattning som fastställs i en förordning som har antagits i enlighet med 26 § punkt 1 leden 6 och 7 och punkt 4 led 1. ...”

- 23 I 14d § AEG föreskrivs följande:

”De offentliga järnvägsinfrastrukturföretagen ska informera regleringsorganet om

...

6. förslag till omarbetning eller ändring av en beskrivning av järnvägsnätet och av villkor för användning av anläggningar för tjänster, inbegripet principer och belopp för respektive planerade avgifter.

...”

- 24 I 14e § i denna lag föreskrivs följande:

”1) När ett meddelande har ingetts i enlighet med 14d § får regleringsorganet inom

...

4. fyra veckor invända mot den omarbetning eller ändring som föreslagits i enlighet med 14d § första meningen led 6,

i den mån de planerade besluten inte är förenliga med bestämmelserna på järnvägsområdet om tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

...

- 3) Om regleringsorganet utövar sin rätt att göra invändningar

...

2. ska beskrivningen av järnvägsnätet eller villkoren för användning av anläggningar för tjänster, inbegripet principer och belopp för planerade avgifter, inte träda i kraft i det fall som avses i punkt 1 led 4.

...”

**EIBV**

- 25 I 3 § punkt 1 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen) av den 3 juni 2005 (BGBl. 2005 I, s. 1566) (nedan kallad EIBV), föreskrivs följande:

”Järnvägsinfrastrukturföretagen ska tillåta en icke-diskriminerande användning av de anläggningar för tjänster som de driver och utan diskriminering tillhandahålla de tillhörande tjänster och de tjänster som beskrivs i punkt 2 i bilaga 1, om de ingår i deras affärsverksamhet. Järnvägsförvaltare ska dessutom vara skyldiga att göra tillgängliga de järnvägslinjer som de driver, växlings- och säkerhetssystemen samt tillhörande anläggningar för elförsörjning, att tilldela tåglägen i enlighet med denna förordning och tillhandahålla de tjänster som beskrivs i punkt 1 i bilaga 1.”

- 26 I 4 § EIBV föreskrivs följande:

”1) Järnvägsförvaltaren ska fastställa och ... offentliggöra villkoren för användning (beskrivningen av järnvägsnätet) som ska tillämpas på tillhandahållandet av de tjänster som avses i bilaga 1 punkt 1.

På begäran av dem som har tillstånd till tillträde till järnvägsnätet, ska järnvägsförvaltaren, på deras bekostnad ge dem tillgång till beskrivningen av järnvägsnätet.

2) Beskrivningen av järnvägsnätet ska åtminstone innehålla de angivelser som avses i bilaga 2 och i andra bestämmelser i denna förordning, liksom de allmänna villkoren för utnyttjande av tåglägen. Prislistan utgör inte en del av beskrivningen av järnvägsnätet.

...”

- 27 I 6 § punkt 1 EIBV föreskrivs följande:

”De som har tillträde till järnvägsnätet får när som helst ansöka om tåglägen hos järnvägsförvaltaren, om inte annat föreskrivs i denna förordning. ...”

- 28 I bilaga 1 till EIBV anges följande:

”1. En järnvägsförvaltare är skyldig att tillhandahålla följande tjänster:

a) handläggning av ansökningar om tåglägen,

...”

- 29 I bilaga 2 till EIBV föreskrivs följande:

”Följande information ska ingå i den beskrivning av järnvägsnätet som nämns i artikel 4:

...

3. Principerna och kriterierna för tilldelning av järnvägskapacitet.

Uppgifter ska lämnas om de allmänna egenskaperna hos den järnvägskapacitet som är tillgänglig för dem som har tillstånd till tillträde till järnvägsnätet och om varje begränsning av utnyttjandet, inbegripet den kapacitet som förväntas krävas för underhåll. Uppgifter ska även lämnas om förlopp och tidsramar för förfarandet för tilldelning av järnvägskapacitet, särskilt avseende

a) förfarandet för ingivande till järnvägsförvaltare av ansökningar om tilldelning av tåglägen av dem som har tillstånd till tillträde.

...”

### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

- 30 DB Netz, ett helägt dotterbolag som ingår i koncernen Deutsche Bahn AG, är ett offentligt järnvägsinfrastrukturföretag som driver Tysklands största järnvägsnät.
- 31 DB Netz är, i egenskap av infrastrukturförvaltare, enligt tysk rätt, bland annat 4 § punkterna 1 och 2 EIBV, och punkt 3 tredje meningen a i bilaga 2 till EIBV, genom vilken artikel 27 i direktiv 2012/34 genomförs, skyldig att upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet, vilken ska innehålla information om förfarandet och fristerna för inlämnandet av ansökningar om infrastrukturkapacitet, bland annat förfarandet för inlämning till järnvägsförvaltaren av ansökningar om tillträde till tåglägen.
- 32 DB Netz deltar dessutom i driften av godskorridorer på europeisk nivå, i den mening som avses i artikel 2 i förordning nr 913/2010, och sex av dessa korridorer berörs av DB Netz järnvägsnät. Enligt bestämmelserna i denna förordning ska DB Netz tillsammans med de övriga infrastrukturförvaltare som berörs för varje godskorridor upprätta en styrelse som deltar i förvaltningen av den aktuella godskorridoren och som har befogenhet att utse och skapa en enda kontaktpunkt för varje godskorridor som gör det möjligt för godskorridorens användare att lämna in sina ansökningar om infrastrukturkapacitet på ett enda ställe och genom en enda åtgärd för sina gränsöverskridande godståg. Styrelsen ska fastställa förfaranden för att säkerställa samordning mellan infrastrukturförvaltarna vid tilldelning av kapacitet och ska utarbeta och offentliggöra ett dokument kallat ”Corridor Information Document (CID)”, som innehåller information om villkoren för användning av den aktuella godskorridoren. I praktiken används i samtliga godskorridorer i vilka DB Netz är närvarande det elektroniska bokningssystem som kallas Path Coordination System (system för samordning av tåglägen) (nedan kallat bokningssystemet PCS).
- 33 Under år 2015 beslutade styrelserna för godskorridorerna i vilka DB Netz ingick att ansökningarna om infrastrukturkapacitet för de på förhand bestämda internationella tåglägena endast fick inges till den enda kontaktpunkten för respektive godskorridor med hjälp av bokningssystemet PCS. Dessa bestämmelser offentliggjordes i del 4 i CID.
- 34 DB Netz underrättade den 31 augusti 2015 den federala nätverksmyndigheten, som är behörigt nationellt regleringsorgan i den mening som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34, om ett förslag till ändring av dess beskrivning av järnvägsnätet för år 2016. Denna ändring avsåg bland annat förfarandet för ingivande av ansökningar om infrastrukturkapacitet för de på förhand bestämda internationella tåglägena i enlighet med förordning nr 913/2010, vid den enda behöriga kontaktpunkten. Den planerade ändringen syftade, för inlämnande av ansökningar om infrastrukturkapacitet, till att endast göra det möjligt att använda bokningssystemet PCS, genom att ta bort möjligheten att använda ett ansökningsformulär om det skulle vara något tekniskt fel

på nämnda bokningssystem. Ändringen motiverades bland annat av att det i bestämmelserna om ingivande av ansökningar som antagits och offentliggjorts av styrelserna för godskorridorerna inte angavs något om användningen av ett sådant formulär.

- 35 Genom beslut av den 22 september 2015 motsatte sig den federala nätverksmyndigheten, med stöd av 14e § punkt 1 AEG, DB Netz förslag till ändring av beskrivningen av järnvägsnätet för år 2016. Efter att DB Netz begärt omprövning vidhöll myndigheten i beslut av den 8 mars 2016 sitt tidigare beslut. Myndigheten motiverade sitt avslag med att den föreslagna ändringen, som syftade till att avskaffa möjligheten att använda en alternativ lösning vid tekniska fel på bokningssystemet PCS, stred mot DB Netz skyldighet enligt 14 § punkt 1 första meningen AEG, jämförd med 3 § punkt 1 EIBV, och punkt 1 i bilaga 1 till, EIBV, att säkerställa en icke-diskriminerande användning av den järnvägsinfrastruktur som DB Netz förvaltar samt ett icke-diskriminerande tillhandahållande av de obligatoriska tjänster som bolaget erbjuder, inbegripet behandling av ansökningar om tilldelning av tåglägen.
- 36 Den 15 mars 2016, väckte DB Netz talan vid Verwaltungsgericht Köln (Förvaltningsdomstolen i Köln, Tyskland), om ogiltigförklaring av den federala nätverksmyndighetens beslut att avslå förslaget. Nämnda domstol ogillade talan genom dom av den 20 april 2018, och anslöt sig i huvudsak till myndighetens argument.
- 37 DB Netz överklagade denna dom till den hänskjutande domstolen, som vill få klarhet i huruvida den federala nätverksmyndigheten gjorde en korrekt bedömning när den motsatte sig DB Netz planerade ändring av beskrivningen av järnvägsnätet för år 2016.
- 38 Den hänskjutande domstolen anser att den federala nätverksmyndigheten hade tillräckliga skäl för att anta att förfarandet för att ansöka om infrastrukturkapacitet vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010, vilket regleras i punkt 4.2.5.1 i beskrivningen av järnvägsnätet för år 2016, utgjorde en diskriminering i avsaknad av alternativa lösningar vid eventuella tekniska fel på bokningssystemet PCS.
- 39 Den hänskjutande domstolen vill emellertid för det första få klarhet i huruvida detta förfarande, i enlighet med 4 § punkterna 1 och 2 EIBV, jämförd med punkt 3 tredje meningen a i bilaga 2 till denna, kan regleras av DB Netz i dess beskrivning av järnvägsnätet och således är underställd den federala nätverksmyndighetens uttömmande kontroll, eller om styrelsen för den berörda godskorridoren har exklusiv behörighet på området. Eftersom 4 § punkterna 1 och 2 EIBV, jämförd med punkt 3 tredje meningen a i bilaga 2 till EIBV, syftar till att genomföra bestämmelserna i artikel 27.1 och 27.2 i direktiv 2012/34, jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till samma direktiv, är det av avgörande betydelse huruvida det förfarande för ingivande av ansökningar om infrastrukturkapacitet som är aktuellt i det nationella målet omfattas av nämnda bestämmelser i detta direktiv.
- 40 För det fall detta förfarande faktiskt ska regleras av DB Netz i dess beskrivning av järnvägsnätet, vill den hänskjutande domstolen för det andra få klarhet i huruvida det nationella regleringsorganet vid kontrollen av en sådan handling, i den mening som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34, ska iaktta bestämmelserna i artikel 20 i förordning nr 913/2010, i vilken det föreskrivs att nationella regleringsorgan ska samarbeta och, om så är fallet, huruvida denna samarbetskyldighet utesluter alla ensidiga åtgärder eller kräver att det nationella regleringsorganet åtminstone är skyldigt att försöka tillämpa ett samordnat tillvägagångssätt. För det fall artikel 20 inte är tillämplig önskar den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida en jämförbar samarbetskyldighet följer av bestämmelserna i direktiv 2012/34, särskilt

bestämmelserna i artikel 57 i detta direktiv. Härvidlag anser den hänskjutande domstolen att i avsaknad av samordning på detta område skulle motstridiga krav från de nationella regleringsorganens sida kunna försvåra eller till och med omöjliggöra genomförandet av det mål som avses i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010, nämligen möjligheten att lämna in ansökningar om infrastrukturkapacitet på ett enda ställe och genom en enda åtgärd.

- 41 Om en godskorridors styrelse har behörighet att själv fastställa förfarandet för ansökningar om infrastrukturkapacitet vid den enda kontaktpunkten hyser den hänskjutande domstolen för det tredje tvivel om huruvida den federala nätverksmyndigheten får göra en kontroll av DB Netz beskrivning av järnvägsnätet för år 2016 som går utöver en kontroll av förenligheten med de bestämmelser som antagits av denna styrelse.
- 42 För det fjärde anser den hänskjutande domstolen, för det fall de nationella regleringsorganen är behöriga att göra en sådan kontroll, att det är nödvändigt att klargöra betydelsen av det ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren som direktionen för en godskorridor har fastställt i enlighet med artikel 14.1 i förordning nr 913/2010. Den hänskjutande domstolen är osäker på förhållandet mellan å ena sidan omständigheten att direktionerna för de berörda godskorridorerna i förevarande fall har föreskrivit i artikel 8.2 i ramverket att kapaciteten i den berörda godskorridoren ska offentliggöras och tilldelas med hjälp av ett internationellt system för ansökningar som ska samordnas med andra godskorridorer, det vill säga bokningssystemet PCS, och å andra sidan den ensidiga åtgärd från den federala nätverksmyndighetens sida – utan samordning med regleringsorganen i andra berörda medlemsstater än Förbundsrepubliken Tyskland – som syftar till att ålägga DB Netz skyldigheter avseende utformningen av systemet för ansökningar om infrastrukturkapacitet. Den hänskjutande domstolen hyser i detta avseende tvivel om vilken rättslig karaktär ramverket för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren, i den mening som avses i artikel 14.1 i förordning nr 913/2010, har, och om detta ramverk är rättsligt bindande, och undrar om detta ramverk ska tolkas av de nationella domstolarna eller av EU-domstolen.
- 43 Mot denna bakgrund beslutade Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Förvaltningsöverdomstolen för Nordrhein-Westfalen, Tyskland) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
  - ”1) Ska [förordning nr 913/2010], särskilt med hänsyn till de uppgifter som tilldelats styrelsen för en godskorridor enligt artiklarna 13.1, 14.9 och 18 c i den förordningen, tolkas så, att styrelsen för en godskorridor har befogenhet att själv fastställa förfarandet för ingivandet av ansökningar om tilldelning av infrastrukturkapacitet vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordningen, och därvid till exempel, såsom under sådana omständigheter som i förevarande mål, föreskriva att uteslutande ett elektroniskt bokningsverktyg ska användas, eller omfattas detta förfarande av de allmänna bestämmelserna i artikel 27.1 och 27.2 [i direktiv 2012/34] jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till [samma direktiv], så att det endast får regleras av en infrastrukturförvaltare som berörs av en godskorridor i dennes egna beskrivning av järnvägsnätet?
  - 2) Om den första frågan ska besvaras så, att en reglering av det förfarande som avses i fråga 1 endast ska ske i beskrivningen av järnvägsnätet av en infrastrukturförvaltare som berörs av en godskorridor, ska granskningen av beskrivningen av järnvägsnätet av ett nationellt regleringsorgan i detta avseende genomföras enligt artikel 20 i förordning (EU) nr 913/2010 eller uteslutande enligt bestämmelserna i direktiv [2012/34] och de bestämmelser i nationell rätt som antagits för att införliva detta direktiv?

- a) För det fall granskningen ska genomföras enligt artikel 20 i [förordning nr 913/2010], är det då förenligt med bestämmelserna i denna förordning att ett nationellt regleringsorgan invänder mot en bestämmelse i beskrivningen av järnvägsnätet, såsom den [i fråga 1], utan att härvid gemensamt och i sak enhetligt agera med regleringsorganen i de [andra medlemsstater än den aktuella] som berörs av godskorridorerna, eller åtminstone på förhand samråda med dessa i ett försök att uppnå ett enhetligt tillvägagångssätt?
- b) I den mån granskningen ska ske enligt bestämmelserna i direktiv [2012/34] och de nationella bestämmelser som antagits för att införliva detta, är det förenligt med dessa bestämmelser, och särskilt med den allmänna samordningsskyldighet som föreskrivs i artikel 57.1 [första stycket] andra meningen i detta direktiv, att ett nationellt regleringsorgan invänder mot en sådan bestämmelse utan att därvid agera gemensamt och i sak enhetligt med regleringsorganen i andra [medlemsstater än den aktuella] som berörs av godskorridoren eller åtminstone på förhand samråda med dessa i ett försök att uppnå ett enhetligt tillvägagångssätt?
- 3) Om den första frågan ska besvaras så, att styrelsen för en godskorridor har befogenhet att själv fastställa det förfarande som avses i [fråga 1], har då ett nationellt regleringsorgan enligt artikel 20 i förordning nr 913/2010 eller bestämmelserna i direktiv [2012/34] och de rättsregler som antagits för att införliva dessa, befogenhet att göra en granskning av en infrastrukturförvaltares beskrivning av järnvägsnätet som går utöver en granskning av om den överensstämmer med det förfarande som fastställts av styrelsen och, i förekommande fall, invända mot den, när en infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet innehåller bestämmelser avseende detta förfarande? Om frågan besvaras jakande, hur ska [fråga 2] besvaras med avseende på regleringsorganets befogenhet?
- 4) Ska artikel 14.1 i [förordning nr 913/2010], i den mån de nationella regleringsorganen på grundval av [svaren på] ovanstående frågor har befogenhet att granska det förfarande som avses i fråga 1, tolkas så, att det ramverk som har fastställts av direktionen med stöd av denna bestämmelse utgör unionsrätt som är bindande för nationella regleringsorgan och nationella domstolar, som har företräde framför tillämpningen av nationell rätt och som [EU-domstolen] har befogenhet att göra den slutgiltiga tolkningen av?
- 5) För det fall fråga 4 ska besvaras jakande: Utgör den bestämmelse som enligt artikel 14.1 i [förordning nr 913/2010] antagits av direktionen för samtliga godskorridorer i artikel 8.2 i det berörda ramverket enligt vilken korridorskapaciteten ska offentliggöras och tilldelas enligt ett internationellt system för ansökningar som i största möjligaste mån ska samordnas med andra godskorridorer, hinder mot ett beslut som antagits av ett nationellt regleringsorgan, varigenom riktlinjer har upprättats för en infrastrukturförvaltare som berörs av en godskorridor för dess beskrivning av järnvägsnätet för utformning av detta system för ansökningar, som inte har samordnats med de nationella regleringsorganen i andra [medlemsstater än den aktuella] som berörs av godskorridorerna?"

## Prövning av tolkningsfrågorna

### *Den första frågan*

- 44 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artiklarna 13.1, 14.9 och 18 c i förordning nr 913/2010 och artikel 27.1 och 27.2 i direktiv 2012/34, jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till samma direktiv, ska tolkas så, att den

myndighet som är behörig att anta de bestämmelser som är tillämpliga på förfarandet för att lämna in ansökningar om infrastrukturkapacitet till den enda kontaktpunkten som föreskrivs i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010, inbegripet vad gäller användningen av ett visst elektroniskt bokningssystem, ska vara styrelsen, som inrättats i enlighet med artikel 8.2 i nämnda förordning, eller infrastrukturförvaltaren, som definieras i artikel 3 led 2 i nämnda direktiv.

- 45 Eftersom denna fråga avser tolkningen av bestämmelserna i förordning nr 913/2010 och direktiv 2012/34, ska det inledningsvis understrykas att det framgår av skäl 7 i nämnda förordning att om inte annat föreskrivs bör förordningen tillämpas utan att det påverkar infrastrukturförvaltares rättigheter och skyldigheter enligt direktiven 91/440 och 2001/14. Eftersom direktiv 2012/34 har upphävt dessa två direktiv och hänvisningar till de upphävda direktiven i enlighet med artikel 65 i direktiv 2012/34 ska anses som hänvisningar till detta direktiv, ska bestämmelserna i förordning nr 913/2010 följaktligen tolkas mot bakgrund av sistnämnda direktiv, om inte annat föreskrivs i dessa bestämmelser.
- 46 För att kunna besvara den första frågan ska domstolen följaktligen undersöka vilken roll förordning nr 913/2010 ger styrelsen för godskorridorerna samtidigt som domstolen ska beakta bestämmelserna i direktiv 2012/34 om infrastrukturförvaltares uppgifter.
- 47 Härvidlag följer av fast rättspraxis att vid tolkningen av en unionsbestämmelse ska inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (se, för ett liknande resonemang, dom av den 27 januari 2021, De Ruiters, C-361/19, EU:C:2021:71, punkt 39 och där angiven rättspraxis).
- 48 Vad för det första gäller lydelsen i de relevanta bestämmelserna i förordning nr 913/2010 och i direktiv 2012/34, framgår det av artikel 8.2 i denna förordning att de berörda infrastrukturförvaltarna, för varje godskorridor, ska inrätta en styrelse bestående av företrädare för sådana förvaltare, som ska ansvara för vidtagandet av de åtgärder som uttryckligen anges i bland annat artiklarna 8.9, 12, 13.1, 14.2, 14.6, 14.9, 16.1 och 18 i denna förordning.
- 49 Enligt artiklarna 8.9 och 12 i förordning nr 913/2010 ska således styrelsen dels, i överensstämmelse med nationella och europeiska planer för utbyggnad, samordna användningen av driftskompatibla it-tillämpningar eller alternativa lösningar som kan bli tillgängliga i framtiden för att behandla ansökningar om internationella tåglägen och sköta driften av internationella transporter inom godskorridoren, dels samordna och säkerställa offentliggörandet på ett ställe av sin tidsplan för genomförande av alla de arbeten på infrastrukturen och dess utrustning som skulle kunna begränsa tillgänglig kapacitet i godskorridoren.
- 50 Vidare ska enligt artikel 13.1 i förordning nr 913/2010 styrelsen utse eller inrätta den enda kontaktpunkten, som består av ett gemensamt organ så att sökande på ett enda ställe och genom en enda åtgärd kan begära och få svar beträffande ansökan om infrastrukturkapacitet för godståg som passerar åtminstone en gräns i godskorridoren. Enligt artiklarna 14.2, 14.6, 14.9 och 16.1 i denna förordning ska styrelsen härvidlag utvärdera behovet av kapacitet som ska tilldelas godståg som trafikerar godskorridoren, främja samordning av prioriteringsregler avseende tilldelningen av kapacitet i godskorridoren, inrätta förfaranden för att säkerställa en optimal samordning av tilldelningen av kapacitet mellan infrastrukturförvaltare, både för de ansökningar som avses i artikel 13.1 och för de ansökningar som mottagits av berörda infrastrukturförvaltare, samt inrätta förfaranden för samordning av trafikstyrningen i godskorridoren.

- 51 Slutligen framgår det av artikel 18 i förordning nr 913/2010 att styrelsen ska upprätta, regelbundet uppdatera och offentliggöra ett dokument som i huvudsak innehåller villkoren för användning av godskorridoren, inbegripet, såsom framgår av leden a och c i denna artikel, alla uppgifter rörande godskorridoren i de beskrivningar av de nationella järnvägsnäten som upprättats i enlighet med förfarandet i artikel 27 i direktiv 2012/34, samt information om de förfaranden som avses i artiklarna 13–17 i denna förordning.
- 52 Det framgår således av lydelsen i de bestämmelser i förordning nr 913/2010 som nämns i punkterna 48–51 ovan dels att unionslagstiftaren uttryckligen vill precisera vilka åtgärder styrelsen ska vidta, dels att denna styrelse i huvudsak har en samordnande roll vad gäller bland annat infrastrukturkapacitet, tillgänglig information härvidlag och vissa aspekter rörande ansökningar om sådan kapacitet.
- 53 I dessa bestämmelser anges emellertid inte på något sätt att nämnda styrelses roll skulle innebära att styrelsen har rätt att fastställa förfarandet för att inge ansökningar till den enda kontaktpunkten om att få reservera infrastrukturkapacitet.
- 54 Vad för det andra gäller de uppgifter som infrastrukturförvaltaren tilldelas genom direktiv 2012/34, framgår det dels av artikel 27.1 i direktivet att varje infrastrukturförvaltare ska upprätta och offentliggöra beskrivningen av det nationella järnvägsnätet, dels, enligt punkt 2 i samma artikel, jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till samma direktiv, att ett sådant dokument ska innehålla de förfaranden enligt vilka sökande kan ansöka om kapacitet hos infrastrukturförvaltaren.
- 55 Det framgår således av ordalydelsen i dessa bestämmelser i direktiv 2012/34 att antagandet av bestämmelser som är tillämpliga på förfarandet för att lämna in ansökningar om infrastrukturkapacitet, såsom de som inges till den enda kontaktpunkten för godståg som passerar åtminstone en gräns i godskorridoren, i den mening som avses i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010, omfattas av infrastrukturförvaltarens behörighet.
- 56 För det andra bekräftas slutsatserna i punkterna 52 och 55 ovan av det sammanhang i vilket de relevanta bestämmelserna i förordning nr 913/2010 och direktiv 2012/34 ingår.
- 57 Såsom anges i skäl 26 i förordningen syftar för det första kravet på att styrelsen ska upprätta, regelbundet uppdatera och offentliggöra den handling som avses i artikel 18 i samma förordning till att underlätta tillgången till information, som bland annat finns i beskrivningarna av de nationella järnvägsnäten och som avser användningen av hela den huvudsakliga infrastrukturen i godskorridoren, och att garantera icke-diskriminerande tillträde till denna korridor.
- 58 Av detta följer, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 71 i sitt förslag till avgörande, att detta dokument är av informativ karaktär.
- 59 För det andra ger artikel 56.2 i direktiv 2012/34 det regleringsorgan som inrättats i enlighet med artikel 55.1 i direktivet, som är en självständig och oberoende myndighet, befogenhet att bland annat kontrollera om beskrivningen av järnvägsnätet, som definieras i artikel 3 led 26 i direktivet, innehåller diskriminerande bestämmelser eller ger infrastrukturförvaltaren godtyckliga befogenheter som kan användas för diskriminering av sökande. Av denna kontroll av att icke-diskrimineringsprincipen har iakttagits inom ramen för beskrivningen av järnvägsnätet



följer således att det ankommer på infrastrukturförvaltaren, som ska upprätta och offentliggöra denna handling, och inte på styrelsen, att fastställa förfarandet för att inkomma med ansökningar om infrastrukturkapacitet från sökandena.

- 60 Det ska härvidlag erinras om att domstolen, inom ramen för analysen av artikel 27.1 och 27.2 samt bilaga IV till direktiv 2012/34, redan har slagit fast att varje ansökan om infrastrukturkapacitet enligt detta direktiv ska inges av ett järnvägsföretag till infrastrukturförvaltaren i enlighet med den beskrivning av järnvägsnätet som infrastrukturförvaltaren har upprättat och uppfylla de principer och kriterier som finns i beskrivningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 28 februari 2019, SJ, C-388/17, EU:C:2019:161, punkt 38).
- 61 Vad för det tredje gäller det mål som eftersträvas med förordning nr 913/2010, jämförd med direktiv 2012/34, framgår det av artikel 1.1 i denna förordning att denna förordning fastställer regler för inrättande och organisation av internationella järnvägskorridorer för konkurrenskraftig godstrafik i syfte att utveckla ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik samt regler för val, organisation och förvaltning av godskorridorer.
- 62 Såsom anges i skäl 4 i förordning nr 913/2010 införs genom förordningen – för att optimera utnyttjandet av nätet och säkerställa dess tillförlitlighet – ytterligare förfaranden för att förstärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna avseende tilldelningen av internationella tåglägen för godståg.
- 63 Det är visserligen riktigt att ett sådant samarbete mellan infrastrukturförvaltare inom ramen för en godskorridor endast kan säkerställas inom styrelsen, vilken, i synnerhet, har till uppgift att fastställa regler för genomförandet av en enda kontaktpunkt för varje godskorridor. Härav följer emellertid inte att en sådan styrelse är behörig att specifikt fastställa förfarandet för att lämna in ansökningar om infrastrukturkapacitet. En sådan befogenhet skulle nämligen riskera att undergräva infrastrukturförvaltarnas uppgifter, vilka anges i direktiv 2012/34, vilket skulle strida mot unionslagstiftarens vilja, som uttrycks i skäl 7 i förordning nr 913/2010, att de rättigheter och skyldigheter som infrastrukturförvaltare tilldelas genom direktivet, om inte annat föreskrivs, ska respekteras.
- 64 DB Netz kan härvidlag inte vinna framgång med argumentet att detta samarbets syfte skulle kunna äventyras om infrastrukturförvaltarna var behöriga att reglera förfarandet för att ansöka om infrastrukturkapacitet i sin beskrivning av järnvägsnätet, eftersom en sådan behörighet skulle innebära en risk för inkonsekventa regler som följer av olika beskrivningar av de nationella järnvägsnäten.
- 65 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 69 i sitt förslag till avgörande återspeglar det förfarande som föreskrivs i beskrivningen av järnvägsnätet, som bland annat omfattar det förfarande som avser ingivande till den enda kontaktpunkten av ansökningar om infrastrukturkapacitet, just samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna, såsom framgår av bestämmelserna i artikel 40.1 i direktiv 2012/34. Härvidlag ska det för övrigt påpekas att det för att säkerställa att syftet avseende infrastrukturförvaltarnas samarbete uppnås är nödvändigt att tolka bestämmelserna i förordning nr 913/2010 om styrelsens roll, vilka har undersökts i punkterna 48–51 ovan, så, att det ankommer på styrelsen att försäkra sig om att beskrivningarna av de nationella järnvägsnäten inte innehåller några motstridiga bestämmelser.

66 Av det ovan anförda följer att den första frågan ska besvaras enligt följande: Artiklarna 13.1, 14.9 och 18 c i förordning nr 913/2010 och artikel 27.1 och 27.2 i direktiv 2012/34, jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till samma direktiv, ska tolkas så, att infrastrukturförvaltaren, som definieras i artikel 3 led 2 i nämnda direktiv, är den myndighet som är behörig att, inom ramen för beskrivningen av det nationella järnvägsnätet, anta de bestämmelser som är tillämpliga på förfarandet för att lämna in ansökningar om infrastrukturkapacitet till den enda kontaktpunkten som föreskrivs i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010, inbegripet vad gäller den exklusiva användningen av ett visst elektroniskt bokningssystem.

### *Den andra frågan*

67 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida den kontroll som ett nationellt regleringsorgan utför av reglerna om förfarandet för att ansöka om infrastrukturkapacitet hos den enda kontaktpunkt som föreskrivs i beskrivningen av järnvägsnätet regleras av bestämmelserna i artikel 20 i förordning nr 913/2010 eller av bestämmelserna i direktiv 2012/34, särskilt bestämmelserna i artikel 57.1 första stycket i detta direktiv, och om dessa bestämmelser ska tolkas så, att regleringsorganet i en medlemsstat kan motsätta sig dessa regler utan att samarbeta med regleringsorganen i de andra medlemsstater som berörs av godskorridoren, eller åtminstone först samråda med dem i syfte att komma fram till ett gemensamt tillvägagångssätt.

68 Det framgår i huvudsak av ordalydelsen i artikel 20.1 och 20.3 i förordning nr 913/2010 att regleringsorganen ska samarbeta och samråda med varandra för att övervaka konkurrensen i godskorridoren, i synnerhet för att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till korridoren.

69 I artikel 56.2 i direktiv 2012/34 föreskrivs dessutom att beskrivningen av järnvägsnätet ska kontrolleras av regleringsorganet på eget initiativ ”i syfte att förhindra diskriminering av sökande”, och det anges att detta organ ”[i] synnerhet ska ... kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande bestämmelser”. I likhet med vad som gäller för samtliga befogenheter som tilldelats regleringsorganen och som innefattar befogenhet att fatta beslut, följer det av artikel 57.1 första stycket i direktivet att regleringsorganen ska samarbeta för att i hela unionen samordna sitt beslutsfattande.

70 Av detta följer att den kontroll av en beskrivning av järnvägsnätet som utförs av ett regleringsorgan för att förebygga diskriminerande behandlingar kan omfattas såväl av bestämmelserna i artikel 20 i förordning nr 913/2010 som av bestämmelserna i artikel 56.2 i direktiv 2012/34. Vidare föreskrivs i såväl artikel 20 i förordning nr 913/2010 som i artikel 57.1 första stycket i direktiv 2012/34 att regleringsorganen i ett sådant fall ska samarbeta. I ett sådant fall som det som är aktuellt i det nationella målet, där denna kontroll särskilt avser reglerna för förfarandet för ingivande av ansökningar om infrastrukturkapacitet i en godskorridor, ska regleringsorganen emellertid iaktta de samarbetskyldigheter som specifikt föreskrivs i artikel 20 i förordning nr 913/2010.

71 När det gäller frågan huruvida, och under vilka villkor, det enligt denna artikel 20 krävs att regleringsorganet i en medlemsstat självt, eller i samarbete med de regleringsorgan i andra medlemsstater som berörs av en godskorridor, ska kontrollera beskrivningen av infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, framgår det för det första av nämnda artikel 20.1 första meningen att regleringsorganen ska samarbeta för att övervaka konkurrensen i godskorridoren. Vidare följer av punkt 3 i denna artikel 20 att om någon lämnar klagomål till ett regleringsorgan rörande internationella godstransporttjänster eller om det berörda regleringsorganet genomför

en undersökning på eget initiativ, ska detta regleringsorgan samråda med regleringsorganen i alla andra medlemsstater genom vilka det berörda internationella tågsläget för godståg passerar och begära all nödvändig information av dem innan det fattar sitt beslut.

- 72 Slutligen framgår det av skäl 25 i förordning nr 913/2010, som återspeglar vad som föreskrivs i artikel 20.1 andra meningen i samma förordning, att det för att garantera icke-diskriminerande tillträde till internationella järnvägstjänster är nödvändigt att säkerställa en god samordning mellan regleringsorganen när det gäller de olika järnvägsnäten i godskorridoren.
- 73 Det följer således av artikel 20 i förordning nr 913/2010, jämförd med skäl 25 i samma förordning, att det föreligger skyldighet att samarbeta mellan medlemsstaternas regleringsorgan som innebär att de i möjligaste mån måste nå ett gemensamt tillvägagångssätt när de, inom ramen för sina kontrollbefogenheter, fattar ett beslut i syfte att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till godskorridorer.
- 74 Det ska vidare understrykas att denna samarbetskyldighet även bidrar till att säkerställa det med förordningen eftersträvade målet att stärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltare, bland annat genom inrättandet av styrelser som ska utse eller skapa en enda kontaktpunkt. En avsaknad av samarbete mellan regleringsorganen, som i synnerhet har till uppgift att säkerställa icke-diskriminerande tillgång till godskorridorerna, skulle nämligen medföra en risk att det infördes olika, och potentiellt motstridiga, bestämmelser om urval och organisation avseende godstransport på järnväg för en och samma godskorridor, vilket skulle kunna leda till att det samordningssystem som inrättats genom den enda kontaktpunkten undergrävs.
- 75 I förevarande fall kan den federala nätverksmyndigheten följaktligen inte fatta ett beslut, såsom det som är aktuellt i det nationella målet, utan att iaktta den samarbetskyldighet som följer av artikel 20 i förordning nr 913/2010 och, i synnerhet, utan att först samråda med de andra berörda regleringsorganen.
- 76 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 85 i sitt förslag till avgörande framgår det emellertid inte av någon bestämmelse i förordning nr 913/2010 att skyldigheten att samarbeta mellan regleringsorganen i en medlemsstat innebär att ett regleringsorgan i en medlemsstat är skyldigt att inhämta godkännande från regleringsorganen i de andra berörda medlemsstaterna innan det fattar ett beslut, eller att organet är bundet av de andra regleringsorganens beslut.
- 77 Av det ovan anförda följer att den andra frågan ska besvaras enligt följande. Den kontroll som ett nationellt regleringsorgan utför av reglerna om förfarandet för att ansöka om infrastrukturkapacitet hos den enda kontaktpunkten vilka föreskrivs i beskrivningen av järnvägsnätet regleras av bestämmelserna i artikel 20 i förordning nr 913/2010, och dessa bestämmelser ska tolkas så, att regleringsorganet i en medlemsstat inte kan motsätta sig dessa regler utan att iaktta den samarbetskyldighet som följer av denna artikel 20 och i synnerhet utan att samråda med regleringsorganen i de andra medlemsstater som deltar i godskorridoren, för att i möjligaste mån uppnå ett gemensamt tillvägagångssätt.

### *Den tredje frågan*

- 78 Med hänsyn till svaret på den första frågan saknas anledning att pröva den tredje frågan.

### *Den fjärde frågan*

- 79 Den hänskjutande domstolen har ställt den fjärde frågan för att få klarhet i huruvida artikel 14.1 i förordning nr 913/2010 ska tolkas så, att det ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren som fastställts av direktionen med stöd av denna bestämmelse utgör en unionsrättsakt.
- 80 Den hänskjutande domstolen vill i synnerhet få klarhet i huruvida detta ramverk utgör hinder för att ett nationellt regleringsorgan kan anta ett beslut som föreskriver ett system för att ansöka om infrastrukturkapacitet hos en enda kontaktpunkt utan att detta har varit föremål för samordning med de andra nationella regleringsorgan som berörs av godskorridoren.
- 81 Enligt artikel 8.1 i förordning nr 913/2010 ska en direktion för varje godskorridor inrättas av de berörda medlemsstaterna, det vill säga de genom vars territorium korridoren passerar, med ansvar för fastställande av godskorridorens allmänna syften, övervakning samt vidtagande av bland annat de åtgärder som uttryckligen anges i artikel 14.1 i denna förordning. Direktionen ska bestå av företrädare för de berörda medlemsstaternas myndigheter och ska, enligt artikel 8.4, fatta sina beslut i samförstånd mellan dessa företrädare.
- 82 Det framgår dessutom av lydelsen i nämnda artikel 14.1 att direktionen ska definiera ett ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i den berörda godskorridoren i enlighet med artikel 14.1 i direktiv 2001/14, vilken, mot bakgrund av vad som angetts i punkt 45 ovan, motsvarar artikel 39.1 i direktiv 2012/34.
- 83 Enligt ordalydelsen i sistnämnda bestämmelse är det emellertid medlemsstaterna som har möjlighet att fastställa ett regelverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet, under förutsättning att villkoret om förvaltningsmässigt oberoende i artikel 4 i direktivet respekteras.
- 84 Det följer således av dessa bestämmelser att även om inrättandet av direktionen är föreskrivet i unionsrätten, i artikel 8.1 i förordning nr 913/2010, så inrättas en sådan direktion av medlemsstaterna och den utgör således inte en av unionens institutioner, organ eller byråer.
- 85 Den omständigheten att ramverket för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren, i den mening som avses i artikel 14.1 i förordning nr 913/2010, antas av direktionen innebära endast att antagandet av ramverket sker genom en kollektiv åtgärd som vidtas av infrastrukturförvaltarna, och således av de berörda medlemsstaterna, som syftar till att genomföra unionsrätten, såsom den föreskrivs i förordning nr 913/2010 och direktiv 2012/34.
- 86 Ett sådant ramverk utgör följaktligen inte en unionsrättsakt och har således inte de särdrag som utmärker en sådan rättsakt.
- 87 Av detta följer, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 96 i sitt förslag till avgörande, att det ramverk som har inrättats av direktionen för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren, i den mening som avses i artikel 14.1 i förordning nr 913/2010, inte utgör hinder för att det berörda nationella regleringsorganet, i ett sådant fall som det som är aktuellt i det nationella målet, ingriper för att avhjälpa ett eventuellt problem med diskriminering i förfarandet för att inge ansökningar om infrastrukturkapacitet till den enda kontaktpunkten, såsom detta förfarande föreskrivs i infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet.

- 88 Mot bakgrund av det ovanstående ska den fjärde frågan besvaras enligt följande: Artikel 14.1 i förordning nr 913/2010 ska tolkas så, att det ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren som fastställts av direktionen med stöd av denna bestämmelse inte utgör en unionsrättsakt.

### *Den femte frågan*

- 89 Mot bakgrund av svaret på den fjärde frågan saknas anledning att besvara den femte frågan.

### **Rättegångskostnader**

- 90 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

- 1) **Artiklarna 13.1, 14.9 och 18 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik och artikel 27.1 och 27.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till samma direktiv, ska tolkas så, att infrastrukturförvaltaren, som definieras i artikel 3 led 2 i nämnda direktiv, är den myndighet som är behörig att, inom ramen för beskrivningen av det nationella järnvägsnätet, anta de bestämmelser som är tillämpliga på förfarandet för att lämna in ansökningar om infrastrukturkapacitet till den enda kontaktpunkten som föreskrivs i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010, inbegripet vad gäller den exklusiva användningen av ett visst elektroniskt bokningssystem.**
- 2) **Den kontroll som ett nationellt regleringsorgan utför av reglerna om förfarandet för att ansöka om infrastrukturkapacitet hos den enda kontaktpunkten vilka föreskrivs i beskrivningen av järnvägsnätet regleras av bestämmelserna i artikel 20 i förordning nr 913/2010, och dessa bestämmelser ska tolkas så, att regleringsorganet i en medlemsstat inte kan motsätta sig dessa regler utan att iaktta den samarbetskyldighet som följer av denna artikel 20 och i synnerhet utan att samråda med regleringsorganen i de andra medlemsstater som deltar i godskorridoren, för att i möjligaste mån uppnå ett gemensamt tillvägagångssätt.**
- 3) **Artikel 14.1 i förordning nr 913/2010 ska tolkas så, att det ramverk för tilldelning av infrastrukturkapacitet i godskorridoren som fastställts av direktionen med stöd av denna bestämmelse inte utgör en unionsrättsakt.**

Underskrifter