



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 27 oktober 2022 *

”Begäran om förhandsavgörande – Järnvägstransport – Artikel 102 FEUF – Missbruk av dominerande ställning – Direktiv 2001/14/EG – Tillträde till järnvägsinfrastrukturen – Artikel 30 – Regleringsorgan för järnvägar – Kontroll av infrastrukturavgifter – Nationella domstolar – Kontroll av avgifter med hänsyn till konkurrenslagstiftningen – Fördelning av behörighet mellan regleringsorganet och de nationella domstolarna”

I mål C-721/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Kammergericht Berlin (Regionala överdomstolen i Berlin, Tyskland) genom beslut av den 10 december 2020, som inkom till domstolen den 30 december 2020, i målet

DB Station & Service AG

mot

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden C. Lycourgos samt domarna L.S. Rossi, J.-C. Bonichot (referent), S. Rodin och O. Spineanu-Matei,

generaladvokat: T. Ćapeta,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- DB Station & Service AG, genom M. Köhler och M. Weitner, Rechtsanwälte,
- ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, genom A.R. Schüssler och B. Uhlenhut, Rechtsanwälte,
- Europeiska kommissionen, av B. Ernst och G. Meessen, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: tyska.

och efter att den 7 april 2022 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 102 FEUF och av artiklarna 4, 7–12 och 30 i 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, rättelse EUT L 220, 2004, s. 16), i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 (EUT L 315, 2007, s. 44) (nedan kallat direktiv 2001/14).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan DB Station & Service AG (nedan kallat DB Station & Service) och ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (nedan kallat ODEG) angående storleken på den avgift som ODEG ska betala för användningen av de järnvägsstationer som drivs av DB Station & Service.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Direktiv 2001/14

- 3 Skälen 5, 11, 16, 32, 40 och 46 i direktiv 2001/14 hade följande lydelse:

”(5) För att säkerställa insyn och icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen för samtliga järnvägsföretag skall all nödvändig information som krävs för att utnyttja tillträdesrätten offentliggöras i en beskrivning av järnvägsnätet.

...

(11) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör möjliggöra lika och icke-diskriminerande tillträde för alla företag och bör i möjligaste mån söka tillgodose behoven hos samtliga användare och trafiktyper på ett rättvist och icke-diskriminerande sätt.

...

(16) Systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör ta hänsyn till sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster.

...

(32) Det är viktigt att minimera de snedvridningar av konkurrensen som kan uppstå antingen mellan järnvägsinfrastrukturer eller mellan transportsätt på grund av mycket olika principer för beräkning av avgifter.

...

- (40) Järnvägsinfrastruktur är till sin natur ett monopol. Det är därför nödvändigt att vidta åtgärder som ger infrastrukturförvaltare incitament att sänka kostnaderna och förvalta infrastrukturen effektivt.

...

- (46) Effektiv förvaltning och rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ett regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av dessa gemenskapsregler vilket också kan fungera som besvärsorgan, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol.”

- 4 I artikel 1.1 i detta direktiv föreskrevs följande:

”Detta direktiv gäller de principer och förfaranden som skall tillämpas vid fastställande och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och vid tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet.

...”

- 5 Artikel 2 i direktivet innehåller definitioner. Denna bestämmelse hade följande lydelse:

”I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

...

- b) *sökande*: ett järnvägsföretag och/eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag med tillstånd, och i medlemsstater som tillhandahåller en sådan möjlighet en annan fysisk och/eller juridisk person som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet

...

- f) *ramavtal*: en rättsligt bindande allmän överenskommelse på grundval av offentligrättsliga eller privaträttsliga bestämmelser vilken fastställer rättigheterna och skyldigheterna för sökanden och infrastrukturförvaltaren eller tilldelningsorganet i förhållande till den infrastrukturkapacitet som skall tilldelas och de avgifter som skall tas ut över en tidsperiod som är längre än en tågplaneperiod.

...

- h) *infrastrukturförvaltare*: varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur. ...

...”

- 6 I artikel 4 i nämnda direktiv, med rubriken ”Fastställande och uppbörd av avgifter”, föreskrevs följande:

”1. Medlemsstaterna ska fastställa ett ramverk för fastställande och uttag av avgifter med beaktande av det förvaltningsmässiga oberoende som anges i artikel 4 i [rådets

direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 1991, s. 25)].

Med beaktande av det nämnda villkoret om förvaltningsmässigt oberoende skall medlemsstaterna även fastställa särskilda regler för fastställande och uttag av avgifter eller delegera detta till infrastrukturförvaltaren. Infrastrukturförvaltaren skall fastställa avgiften för utnyttjande av infrastruktur och ansvara för uppbörden av denna avgift.

...

5. Infrastrukturförvaltarna ska säkerställa att avgiftssystemet tillämpas på ett sådant sätt att avgifterna blir likvärdiga och icke-diskriminerande för olika järnvägsföretag som utför likvärdiga tjänster på en liknande del av marknaden och att de avgifter som faktiskt tillämpas uppfyller de regler som fastställts i beskrivningen av järnvägsnätet.

...”

- 7 Artikel 5.1 i direktiv 2001/14 hade följande lydelse:

”Järnvägsföretagen skall på en icke-diskriminerande grundval ha rätt till det minimipaket av tillträdestjänster och de bantillträdestjänster som beskrivs i bilaga II. Tillhandahållande av tjänster enligt punkt 2 i bilaga II skall tillhandahållas på ett icke-diskriminerande sätt och en begäran från ett järnvägsföretag får endast avslås om det finns praktiskt möjliga alternativ enligt marknadsvillkoren. ...”

- 8 Artikel 7 i direktivet avsåg principer för fastställande och uttag av avgifter. I punkt 7 i den artikeln föreskrevs följande:

”Det tillhandahållande av tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II skall inte omfattas av denna artikel. Utan att det nämnda åsidosätts skall järnvägstrafikens konkurrenssituation beaktas vid fastställandet av priser för de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II.”

- 9 I artikel 9.1 i nämnda direktiv föreskrevs följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82, 86 och 87 [EG], och trots vad som sägs i artikel 7.3 i detta direktiv, skall varje rabatt på de avgifter som infrastrukturförvaltaren debiterar järnvägsföretag för en tjänst vara förenlig med de villkor som anges i den här artikeln.”

- 10 Artikel 17 i direktivet hade rubriken ”Ramavtal”. Punkt 1 i den artikeln hade följande lydelse:

”Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82 och 86 [EG] får ett ramavtal ingås med en sökande. I ett sådant ramavtal ska anges de särskilda egenskaperna hos den infrastrukturkapacitet som en sökande har behov av och erbjuds under en tidsperiod som är längre än en tågplaneperiod. Ett ramavtal ska inte i detalj ange ett tågläge utan ska vara utformat på ett sådant sätt att den sökandes legitima kommersiella behov tillgodoses. ...”

- 11 I artikel 24.2 i direktiv 2001/14 föreskrevs följande:

”Om det finns lämpliga alternativa järnvägslinjer får infrastrukturförvaltaren efter samråd med berörda parter reservera särskild infrastruktur för att användas för bestämda typer av trafik. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 81, 82 och 86 i fördraget får infrastrukturförvaltaren i sådana fall prioritera denna typ av trafik vid tilldelningen av infrastrukturkapacitet.”

12 I artikel 30 i samma direktiv, med rubriken "Regleringsorgan", angavs följande:

"1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 21.6 skall medlemsstaterna upprätta ett regleringsorgan. Detta organ, som kan vara det ministerium som ansvarar för transport eller något annat organ, skall i fråga om organisation, finansieringsavgöranden, juridisk 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 offentliga tjänster. Organet skall i sin verksamhet följa de principer som anges i den här artikeln enligt vilka överklagande- och tillsynsfunktionen kan förläggas till olika organ.

2. En sökande skall kunna överklaga till regleringsorganet om han anser att han har blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt, särskilt när det gäller beslut som fattats av infrastrukturförvaltaren eller i tillämpliga fall järnvägsföretaget om

a) beskrivning av järnvägsnätet,

...

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 artikel 10 i [direktiv 91/440, ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 30 april 2004 om ändring av direktiv 91/440 (EGT L 164, 2000, s. 164)].

3. Regleringsorganet skall säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med kapitel II och inte är diskriminerande. Förhandlingar mellan sökande och en infrastrukturförvaltare om nivån på infrastrukturavgifter ska bara vara tillåten om de sker under överinseende av regleringsorganet. Regleringsorganet skall ingripa om det är sannolikt att förhandlingarna strider mot detta direktiv.

...

5. Regleringsorganet skall fatta beslut om varje klagomål och vidta åtgärder för att avhjälpa en situation inom högst två månader efter det att all information lämnats in.

Trots vad som sägs i punkt 6 skall ett beslut av regleringsorganet vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet.

...

6. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan överklagas till domstol."

- 13 Punkt 2 i bilaga II till direktiv 91/440 hade följande lydelse:

”Som bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster räknas följande:

...

c) Stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter.

...”

Direktiv 2012/34/EU

- 14 Artikel 55.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 2012, s. 32) 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.”

- 15 I artikel 56 i samma direktiv, med rubriken ”Regleringsorganets uppgifter”, föreskrivs följande:

”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) beskrivning av järnvägsnätet, beskrivningen av järnvägsnätet, i dess preliminära och slutgiltiga versioner,

...

d) avgiftssystemet,

e) nivån eller strukturen i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala,

...

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.

...

6. Regleringsorganet ska säkerställa att de avgifter som infrastrukturförvaltaren fastställer är förenliga med avsnitt 2 i kapitel IV och inte är diskriminerande. ...

...

9. Regleringsorganet ska behandla varje klagomål och vid behov begära in relevant information och inleda samråd med de berörda parterna inom en månad efter det att klagomålet lämnats in. Det ska fatta beslut om varje klagomål, vidta åtgärder för att avhjälpa en situation och informera alla berörda parter om sitt motiverade beslut inom en fastställd, rimlig tid och under alla omständigheter inom sex veckor efter det att all relevant information har lämnats in. Utan att det påverkar de nationella konkurrensmyndigheternas befogenheter att säkra konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster ska regleringsorganet på eget initiativ när det är lämpligt besluta om lämpliga åtgärder för att motverka diskriminering av sökande, snedvridning av konkurrensen och all annan icke önskvärd utveckling på dessa marknader, i synnerhet med avseende på punkt 1 a–g.

Ett beslut av regleringsorganet ska vara bindande för alla parter som omfattas av beslutet, och det ska inte omfattas av kontroll av en annan administrativ instans. Regleringsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner, däribland vite.

...”

Förordning (EG) nr 1/2003

- 16 Artikel 3.1 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna [101 FEUF] och 102 [FEUF] (EGT L 1, 2003, s. 1) har följande lydelse:

”Om medlemsstaternas konkurrensmyndigheter eller de nationella domstolarna tillämpar den nationella konkurrensrätten på sådana avtal, beslut av en företagssammanslutning eller samordnade förfaranden som avses i artikel [101.1 FEUF] och som kan påverka handeln mellan medlemsstater enligt den bestämmelsen skall de också tillämpa artikel 101 [FEUF] på sådana avtal, beslut eller samordnade förfaranden. Om medlemsstaternas konkurrensmyndigheter eller de nationella domstolarna tillämpar den nationella konkurrensrätten på ett sådant missbruk som är förbjudet enligt artikel 102 [FEUF], skall de även tillämpa artikel 102 [FEUF].”

Tysk rätt

- 17 I Allgemeines Eisenbahngesetz (allmänna järnvägslagen), i dess ändrade lydelse enligt Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (tredje lagen om ändring av järnvägslagstiftningen), av den 27 april 2005 (BGBl. 2005 I, s. 1138), i den version som var tillämplig till och med den 1 september 2016 (nedan kallad AEG), föreskrevs följande i 14b §:

”1) Regleringsorganet ska tillse att bestämmelserna om järnvägsreglering avseende tillträde till järnvägsinfrastrukturen iakttas, särskilt beträffande följande:

...

4. Användningsvillkor, principer för fastställande och uttag av avgifter och avgiftsbeloppet.

2) Detta påverkar inte konkurrensmyndigheternas uppgifter och befogenheter enligt [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (lag mot konkurrensbegränsningar)]. Regleringsorganet och tillsynsmyndigheterna för järnväg, och de konkurrensmyndigheter och de regleringsorgan som är behöriga enligt [Telekommunikationsgesetz (lagen om telekommunikationer)] och [Energiewirtschaftsgesetz (lag om energiförvaltning)] ska utbyta sådan information som kan ha betydelse för fullgörandet av deras respektive uppgifter. De ska särskilt informera varandra om planerade beslut som syftar till att förhindra missbruk eller diskriminering från järnvägsinfrastrukturföretag. De ska bereda varandra tillfälle att yttra sig innan förfarandet avslutas av den behöriga myndigheten.”

- 18 I 14d § AEG föreskrevs följande:

”Offentliga järnvägsinfrastrukturföretag ska underrätta regleringsorganet avseende

...

6. En omarbetning eller planerad ändring av villkoren för användning av järnvägsnätet eller villkoren för användning av tjänsteanläggningar, inklusive principerna för fastställande och uttag av avgifter samt avgiftsbeloppet.”

- 19 I 14e § punkt 1 i denna lag föreskrevs följande:

”Regleringsorganet får, efter att ha mottagit en sådan underrättelse som avses i 14 §, inom

...

4. fyra veckor motsätta sig den omarbetning eller ändring som avses i 14 § första meningen punkt 6,

i den mån de planerade besluten strider mot järnvägsbestämmelserna om tillträde till järnvägsinfrastrukturen.”

- 20 14f § i nämnda lag hade följande lydelse:

”1) Regleringsorganet får på eget initiativ kontrollera

...

2. bestämmelserna avseende nivå eller struktur i fråga om infrastrukturavgifter och andra avgifter för företag som förvaltar järnvägsinfrastrukturen. Regleringsorganet får för framtiden

1. tvinga företag som förvaltar järnvägsinfrastrukturen att enligt dess anvisningar ändra de villkor som avses i första meningen, punkt 1 eller avgiftsbestämmelserna som avses i första meningen, punkt 2.
2. tvinga företag som förvaltar järnvägsinfrastrukturen att enligt dess anvisningar ändra de villkor som avses i första meningen, punkt 1 eller avgiftsbestämmelserna som avses i första meningen, punkt 2,

i den mån de planerade besluten strider mot järnvägsbestämmelserna om tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

2) Om det inte finns någon överenskommelse om tillträde i den mening som avses i 14 § stycke 6 eller någon ramöverenskommelse i den mening som avses i 14a § får regleringsorganet på begäran eller på eget initiativ kontrollera järnvägsinfrastrukturföretagets beslut. Ansökningar i den meningen får lämnas av dem som har dem som har tillstånd till tillträde och vars rätt till tillträde till järnvägsinfrastrukturen kan påverkas. Begäran ska inges inom den frist inom vilken förslaget att ingå sådana avtal som avses i första meningen kan godtas. Kontrollen skall innefatta följande

...

3. nivå eller struktur i fråga om infrastrukturavgifter.

Regleringsmyndigheten ska uppmana parterna att lämna alla lämpliga upplysningar inom en rimlig frist som inte får överstiga två veckor. Efter utgången av den fristen ska regleringsorganet avgöra frågan inom två månader.

3) Om ett järnvägsinfrastrukturföretags beslut i det fall som avses i stycke 2 påverkar sökandens rätt till tillträde järnvägsinfrastrukturen

1. ska regleringsorganet ålägga järnvägsinfrastrukturföretaget att ändra beslutet, eller
2. regleringsorganet ska fastställa avtalsvillkoren och uttala sig om avtalets giltighet och förklara att avtal som inte är avtalsenliga inte kan göras gällande.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 21 DB Station & Service är ett dotterbolag till Deutsche Bahn AG, som är den etablerade järnvägsoperatören i Tyskland, och driver cirka 5 400 järnvägsstationer i denna medlemsstat. Villkoren för utnyttjandet av dessa anläggningar fastställs i de ramavtal som DB Station & Service sluter med järnvägsföretagen. Enligt dessa regler fastställs avgiftsbeloppet på grundval av en tabell som upprättas av DB Station & Service.

- 22 ODEG är ett järnvägsföretag som använder DB Station & Services infrastruktur i sin verksamhet med järnvägspassagerartrafik på kortare sträckor. De båda företagen har för detta ändamål ingått ett ramavtal.
- 23 Den 1 januari 2005 införde DB Station & Service en ny prislista, betecknad ”SPS 05”. För ODEG innebar denna tabell en höjning av infrastrukturavgifterna, vilka ODEG betalade med förbehåll, eftersom ODEG inte samtyckte till denna höjning.
- 24 Genom beslut av den 10 december 2009 ogiltigförklarade Bundesnetzagentur (den federala nätmyndigheten, Tyskland), i egenskap av behörigt regleringsorgan, SPS 05 med verkan från och med den 1 maj 2010. DB Station & Service väckte talan mot detta beslut. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Förvaltningsöverdomstolen i Nordrhein-Westfalen, Tyskland) fann den 23 mars 2010 att talan hade suspensiv verkan. Vid tidpunkten för den hänskjutande domstolens beslut om hänskjutande i förevarande mål hade detta mål emellertid ännu inte avgjorts i sak.
- 25 ODEG lämnade in flera överklaganden vid Landgericht Berlin (regionala domstolen i Berlin, Tyskland) och yrkade återbetalning av de avgifter som hade betalats på grundval av SPS 05 mellan november 2006 och december 2010, i den mån dessa belopp översteg de belopp som skulle ha betalats enligt den tidigare gällande prislistan, nämligen SPS 99. Överklagandena bifölls av ”billighetsskäl” med stöd av artikel 315 i Bürgerliches Gesetzbuch (den tyska civillagen), enligt vilken domstolen kan återställa jämvikten mellan prestation och motprestation i de fall denna jämvikt har rubbats. DB Station & Service överklagade då till den hänskjutande domstolen, det vill säga Kammergericht Berlin (Regionala överdomstolen i Berlin, Tyskland), som förenade de olika målen genom beslut av den 30 november 2015.
- 26 Den hänskjutande domstolen har påpekat att Bundesnetzagentur, genom ett beslut av den 11 oktober 2019, avisade ansökningar från flera järnvägstrafikföretag som hade begärt efterhandskontroll av lagenligheten av de avgifter som betalats in på grundval av SPS 05. Detta beslut är föremål för ett överklagande som vid tidpunkten för den hänskjutande domstolens begäran om förhandsavgörande i förevarande mål fortfarande var anhängigt vid Verwaltungsgericht Köln (Förvaltningsdomstolen i Köln, Tyskland).
- 27 Den hänskjutande domstolen anser att utgången i det mål som den har att avgöra beror på tolkningen av direktiv 2001/14, som är tidsmässigt och materiellt tillämpligt i målet. Den hänskjutande domstolen vill särskilt få klarhet i förhållandet mellan de regleringsorgan som avses i artikel 30 i detta direktiv och de nationella civilrättsliga domstolarna när de ska tillämpa artikel 102 FEUF.
- 28 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende erinrat om att EU-domstolen, i punkt 103 i domen av den 9 november 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), slog fast att direktiv 2001/14 utgör hinder för att de allmänna domstolarna, oberoende av den tillsyn som det regleringsorgan utövar som föreskrivs i artikel 30 i direktiv, i varje enskilt fall prövar huruvida avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen är skäliga. Det är emellertid inte säkert att övervägandena i den domen även kan tillämpas när de allmänna domstolarna ska pröva lagenligheten av sådana avgifter enligt artikel 102 FEUF och den nationella konkurrensrätten, som bland annat förbjuder missbruk av dominerande ställning.
- 29 Flera tyska domstolar har slagit fast att de principer som slogs fast i domen i målet CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), utgjorde hinder för dem att pröva en talan om återbetalning innan det behöriga regleringsorganet fattat ett lagakraftvunnet beslut i detta avseende. I en dom av den

29 oktober 2019, som kallas ”Trassenentgelte” (trafikavgifter), konstaterade Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) däremot att de civilrättsliga domstolarna kan och ska tillämpa artikel 102 FEUF varvid något föregående lagakraftvunnet beslut från regleringsorganet inte är nödvändigt.

- 30 Den hänskjutande domstolen anser emellertid att det finns goda skäl att avvika från den ståndpunkt som den tyska högsta domstolen har intagit.
- 31 För det första skulle den prövning som görs av de civilrättsliga domstolarna kunna undergräva regleringsorganets exklusiva behörighet, vilken nämns i domen av den 9 november 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834).
- 32 För det andra följer det av EU-domstolens praxis, bland annat av domen av den 30 januari 1974, BRT och Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6), att de nationella domstolarna är skyldiga att tillämpa artikel 102 FEUF direkt. Domstolen har emellertid ännu inte prövat sambandet mellan denna skyldighet och regleringsorganets behörigheter, vilket enligt direktiv 2001/14 ansvarar för tillsynen av avgifterna.
- 33 För det tredje, och även om domstolen i punkt 135 i domen av den 10 juli 2014, Telefónica et Telefónica de España/kommissionen (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), slog fast att Europeiska kommissionens tillämpning av artikel 102 FEUF inte var beroende av att den nationella regleringsmyndigheten först prövade de aktuella åtgärderna, anser den hänskjutande domstolen att detta avgörande är motiverat av den omständigheten att kommissionens ingripande, i motsats till de civilrättsliga domstolarnas tillämpning av denna bestämmelse, inte innebär en risk för flera beslut som i förekommande fall är motstridiga.
- 34 För det fjärde, slutligen, fann Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) i sin dom av den 1 september 2020, kallad ”Stationspreissystem II”, att artikel 30.3 i direktiv 2001/14 inte ger regleringsorganet behörighet att pröva avgifter som redan har betalats, och än mindre att besluta om återbetalning av dessa avgifter. Samma domstol drog härav slutsatsen att prövningen av missbruk enligt artikel 102 FEUF inte kan påverka regleringsorganets behörighet, eftersom denna prövning med stöd av nämnda artikel 102 FEUF enbart omfattar beviljande av skadestånd ex post för företagens tidigare ageranden.
- 35 Den hänskjutande domstolen anser emellertid att denna analys av unionsrätten är felaktig. För det första finns inget i direktiv 2001/14 som ger stöd åt tolkningen att regleringsorganet endast ska fatta framåtsyftande beslut. För det andra gör artikel 102 FEUF det möjligt att fatta beslut om att ogiltigförklara rättsakter eller om att förordna om ett agerande ska upphöra. Oaktat detta skulle även återbetalning av avgifter som tagits ut tidigare kunna leda till snedvridning av konkurrensen och motverka syftena med direktiv 2001/14.
- 36 Mot denna bakgrund beslutade Kammergericht Berlin (Regionala överdomstolen i Berlin) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
- ”1. Är det förenligt med direktiv 2001/14/EG – särskilt dess bestämmelser om förvaltningsmässigt oberoende för infrastrukturförvaltarens ledning (artikel 4), om principerna för fastställande och uttag av avgifter (artiklarna 7–12) och om regleringsorganets uppgifter (artikel 30) – att nationella civilrättsliga domstolar i enskilda fall

och oberoende av regleringsorganets tillsyn prövar storleken på de begärda avgifterna i enlighet med kriterierna i artikel 102 FEUF och/eller i enlighet med den nationella konkurrensrätten?

2. Om den första frågan ska besvaras jakande: Är de nationella civilrättsliga domstolarnas prövning av missbruk i enlighet med kriterierna i artikel 102 FEUF och/eller i enlighet med den nationella konkurrensrätten tillåten och nödvändig också i de fall där järnvägstrafikföretagen har möjlighet att låta det behöriga regleringsorganet pröva huruvida de avgifter som har betalats är rimliga? Är de nationella civilrättsliga domstolarna skyldiga att invänta ett beslut i detta avseende från regleringsorganet och i förekommande fall, om detta beslut överklagas till domstol, invänta att beslutet vinner laga kraft?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

Inledande synpunkter

- 37 Det ska inledningsvis påpekas att ODEG, som är ett järnvägsföretag, har vänt sig till den hänskjutande domstolen med en begäran om återbetalning av infrastrukturavgifter som DB Station & Service tagit ut för sådana tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till direktiv 2001/14, det vill säga i förevarande fall tillträdet till ”passagerarstationer” (Personenbahnhöfen), och som ODEG anser har varit för höga.
- 38 Denna begäran avser endast de avgifter som ODEG redan har betalat, det vill säga mellan november 2006 och december 2010. Företaget har däremot inte ansökt om ändring av de avgifter som det var eller är skyldigt att betala sedan dess.
- 39 Den hänskjutande domstolen har vidare ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida nationella civilrättsliga domstolar har möjlighet att tillämpa både artikel 102 FEUF och de relevanta bestämmelserna i nationell konkurrensrätt samtidigt, eller uteslutande de sistnämnda bestämmelserna.
- 40 Det ska inledningsvis konstateras att det av artikel 3.1 i förordning nr 1/2003 följer att medlemsstaternas konkurrensmyndigheter eller de nationella domstolarna - när de tillämpar den nationella konkurrensrätten på sådant missbruk från ett företag med dominerande ställning på marknaden som kan påverka handeln mellan medlemsstater - även ska tillämpa artikel 102 FEUF (se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 maj 2011, Tele2 Polska, C-375/09, EU:C:2011:270, punkt 20).
- 41 I förevarande fall tycks detta vara fallet enligt de uppgifter som den hänskjutande domstolen har lämnat i sin begäran om förhandsavgörande.
- 42 Det framgår däremot inte på något sätt av beskrivningen av tvisten i det nationella målet att den hänskjutande domstolen kunde eller hade för avsikt att uteslutande tillämpa de bestämmelser i den nationella konkurrensrätten som förbjuder ett företags ensidiga agerande. Följaktligen är denna del av frågan hypotetisk och ska avvisas.

- 43 Slutligen framgår det av begäran om förhandsavgörande att den hänskjutande domstolens tolkningssvårigheter i huvudsak rör förhållandet mellan å ena sidan regleringsorganets behörighet, som fastställs i artikel 30 i direktiv 2001/14, och å andra sidan de nationella domstolarnas behörighet vid tillämpningen av artikel 102 FEUF.
- 44 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den hänskjutande domstolen anses ha ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 30 i direktiv 2001/14 ska tolkas så, att den utgör hinder för de nationella domstolarna att, oberoende av det behöriga regleringsorganets tillsyn, pröva en begäran om återbetalning av infrastrukturavgifter, som gjorts med stöd av artikel 102 FEUF och, samtidigt, av nationell konkurrensrätt.

De krav som följer av artikel 102 FEUF

- 45 Domstolen erinrar om att artikel 102 a och 102 c FEUF avser sådant missbruk som består i att direkt eller indirekt påtvinga någon oskäligen inköps- eller försäljningspriser eller andra oskäligen affärsvillkor, och i att tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner.
- 46 Artikel 102 FEUF har direkt effekt i förhållandena mellan enskilda och ger rättigheter för enskilda som de nationella domstolarna är skyldiga att skydda (se, för ett liknande resonemang, dom av den 30 januari 1974, BRT och Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, EU:C:1974:6, punkt 16, och dom av den 28 mars 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, punkt 38).
- 47 Den fulla verkan av artikel 102 FEUF, och särskilt den ändamålsenliga verkan av det förbud som stadgas i denna artikel, skulle undergrävas om inte var och en kunde begära ersättning för en skada som denne orsakats av ett företags missbruk av sin dominerande ställning som kan begränsa eller snedvrider konkurrensen (dom av den 28 mars 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, punkt 39 och där angiven rättspraxis).
- 48 Var och en har således rätt att begära ersättning för uppkommen skada när det föreligger ett orsakssamband mellan nämnda skada och ett missbruk av dominerande ställning som är förbjudet enligt artikel 102 FEUF (dom av den 28 mars 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, punkt 40 och där angiven rättspraxis).
- 49 Rätten för var och en att begära ersättning för en sådan skada förstärker nämligen den operativa verkan av unionens konkurrensregler och avskräcker från missbruk av dominerande ställning som kan begränsa eller snedvrider konkurrensen, och därmed också kan bidra till att bevara en effektiv konkurrens inom Europeiska unionen (dom av den 28 mars 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, punkt 41 och där angiven rättspraxis).
- 50 Det är mot bakgrund av dessa överväganden som domstolen ska pröva räckvidden av artikel 30.2 i direktiv 2001/14 och de krav som därav följer för en nationell domstol som har att pröva en begäran, med stöd av artikel 102 FEUF, om återbetalning av infrastrukturavgifter.

Räckvidden av artikel 30.2 i direktiv 2001/14

- 51 För det första konstaterar domstolen att det i skäl 46 i direktiv 2001/14 framgår att en effektiv förvaltning och en rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen förutsätter att det upprättas ett regleringsorgan som utövar tillsyn av tillämpningen av dessa unionsrättsliga regler vilket också kan fungera som besvärsgesamt, utan att detta påverkar möjligheten till prövning i domstol.
- 52 Enligt artikel 30.1 i direktiv 2001/14 är medlemsstaterna därför skyldiga att upprätta ett sådant organ. En sökande ska enligt artikel 30.2 i samma direktiv kunna överklaga till regleringsorganet om han eller hon anser att "han [eller hon] har blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt" (dom av den 9 november 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punkt 56).
- 53 Först och främst är det rättsmedel som föreskrivs i artikel 30.2 i direktiv 2001/14 alltså endast möjligt för "sökande". Detta sistnämnda begrepp definieras i artikel 2 b i direktivet och omfattar bland annat alla järnvägsföretag med tillstånd (se, för ett liknande resonemang, dom av den 24 februari 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, punkt 55) och andra fysiska och/eller juridiska personer som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att ansöka om infrastrukturkapacitet.
- 54 Vidare framgår det av uppräknningen i artikel 30.2 a-f i direktiv 2001/14 att ett sådant överklagande ska avse infrastrukturförvaltares eller, i förekommande fall, järnvägsföretags, beslut och beteenden, i den mån de rör tillträde till järnvägsinfrastrukturen, inbegripet de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till detta direktiv. Enligt denna artikel 30.2 d och e kan beslut som rör avgiftssystemet, nivån eller struktur i fråga om de infrastrukturavgifter som den sökande måste eller kan bli tvungen att betala, överklagas.
- 55 Det ska slutligen erinras om att regleringsorganets behörighet att pröva en sådan talan som avses i artikel 30.2 är exklusiv, eventuellt med förbehåll för den senare prövning som görs av en domstol som ska avgöra talan mot det organets beslut (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 november 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punkt 86).
- 56 Sökande är således skyldiga att vända sig till detta organ när de begär ersättning för all skada som är knuten till de infrastrukturavgifter som fastställts av infrastrukturförvaltaren eller av en operatör av sådana tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till direktiv 2001/14.
- 57 För det andra konstaterar domstolen att regleringsorganets exklusiva behörighet att pröva alla tvister som omfattas av artikel 30.2 i direktiv 2001/14 har ett nära samband med de särskilda tekniska begränsningarna inom järnvägssektorn.
- 58 Såsom unionslagstiftaren har erinrat om, bland annat i skäl 40 i direktiv 2001/14, är järnvägsinfrastruktur till sin natur ett monopol. Dess begränsade kapacitet får endast utnyttjas av ett bestämt antal företag med beaktande av de ankomst- och avgångstider som tilldelats dem av infrastrukturförvaltarna, det vill säga de organ eller företag som bland annat har till uppgift att organisera tillträdet till denna. De sistnämnda har således mot bakgrund av järnvägsinfrastrukturens beskaffenhet en dominerande ställning i förhållande till järnvägsföretagen.

- 59 Mot denna bakgrund och såsom framgår av bland annat skälen 5 och 11 i direktiv 2001/14 syftar direktivet till att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen samtidigt med en sund konkurrens mellan operatörerna. I skäl 16 i direktivet anges i detta avseende att systemen för fastställande och uttag av avgifter och tilldelning av kapacitet bör ta hänsyn till sund konkurrens vid tillhandahållandet av järnvägstjänster (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 november 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punkterna 36 och 37).
- 60 Såsom framgår av domstolens praxis är det dessa mål som motiverar den exklusiva behörigheten för organen för järnvägs kontroll (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 november 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punkt 87), vilken omfattar de särskilda befogenheter som dessa organ tilldelas genom artikel 30.2, 30.3 och 30.5 i direktiv 2001/14.
- 61 Dessa befogenheter gör det nämligen möjligt för regleringsorganen att uppnå nämnda mål och att uppfylla de i punkt 58 i förevarande dom angivna tekniska kraven för järnvägsinfrastruktur.
- 62 Vad gäller direktiv 2012/34, som upphävde och ersatte direktiv 2001/14, har domstolen slagit fast att regleringsorganets behörighet att övervaka tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv inte är beroende av att ett klagomål eller ett överklagande inges och kan således utövas på eget initiativ. Domstolen preciserade också att en effektiv förvaltning och en rättvis och icke-diskriminerande användning av järnvägsinfrastrukturen, vilka är underförstådda i direktivet, förutsätter att det upprättas en myndighet som både har till uppgift att på eget initiativ utöva tillsyn över järnvägssektorns aktörers tillämpning av föreskrifterna i direktivet och att fungera som besvärsgörande (se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 maj 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, punkterna 57 och 60).
- 63 När ett beslut överklagas till ett regleringsorgan som har upprättats med stöd av artikel 55 i direktiv 2012/34, påverkar denna omständighet således inte samma organs befogenhet att vid behov på eget initiativ vidta lämpliga åtgärder för att komma till rätta med varje överträdelse av den tillämpliga lagstiftningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 maj 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, punkt 61).
- 64 Dessa överväganden kan även tillämpas på direktiv 2001/14, vars artikel 30 i huvudsak motsvarar artikel 56 i direktiv 2012/34, som avses i punkterna 57, 60 och 61 i domen av den 3 maj 2022, CityRail (C-453/20, EU:C:2022:341).
- 65 Härav följer bland annat att regleringsorganet, i enlighet med artikel 30.2 och 30.3 i direktiv 2001/14, har till uppgift både att agera som prövningsorgan och att på eget initiativ övervaka hur aktörerna inom järnvägssektorn tillämpar reglerna i detta direktiv. Enligt artikel 30.5 i direktivet är den behörig att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att avhjälpa överträdelser av nämnda direktiv, i förekommande fall ex officio.
- 66 I sistnämnda bestämmelse föreskrivs dessutom att verkningarna av de beslut som regleringsorganet fattar inte är begränsade till parterna i ett mål som anhängiggjorts vid regleringsorganet, utan gäller för samtliga berörda parter inom järnvägssektorn, oavsett om det är fråga om transportföretag eller infrastrukturförvaltare. På så sätt kan regleringsorganet säkerställa lika tillträde till infrastrukturen för alla berörda företag och upprätthålla en sund konkurrens i branschen för tillhandahållande av järnvägstjänster (se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 november 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punkterna 94 och 96).

- 67 För det tredje säkerställer det rättsmedel som föreskrivs i artikel 30.2 i direktiv 2001/14, i förekommande fall följt av en rättslig prövning av de beslut som regleringsorganet fattat i detta sammanhang, att artikel 102 FEUF, som förbjuder missbruk av en dominerande ställning, följs.
- 68 Det framgår nämligen redan av själva syftet med direktiv 2001/14, som är att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen på sunda konkurrensvillkor, samt av de skyldigheter som infrastrukturförvaltarna åläggs i detta avseende, att järnvägsföretagen kan åberopa en överträdelse av artikel 102 FEUF vid regleringsorganet.
- 69 De materiella bestämmelserna i direktiv 2001/14, bland annat vad gäller fastställande av infrastrukturavgifterna, inklusive avgifter för de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till direktivet, bidrar till att säkerställa de mål som eftersträvas med artikel 102 FEUF.
- 70 I detta sista avseende har domstolen vid upprepade tillfällen slagit fast att det ankommer på infrastrukturförvaltarna, vilka ska fastställa och ta ut avgifter på ett icke-diskriminerande sätt, att inte enbart tillämpa villkoren för användning av järnvägsnätet på samma sätt avseende alla användare av nätet utan också att säkerställa att de uttagna avgifterna uppfyller dessa villkor (dom av den 24 februari 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, punkt 53 och där angiven rättspraxis).
- 71 Som framgår av artiklarna 9, 17 och 24 i direktiv 2001/14 påverkar tillämpningen av bestämmelserna om tillträde till järnvägsinfrastruktur inte heller de konkurrensregler som följer direkt av EUF-fördraget, till exempel av artikel 102 FEUF. Unionslagstiftarens avsikt har således varit att bekräfta att infrastrukturförvaltarna är skyldiga att iaktta dessa bestämmelser i unionens primärrätt när de fattar beslut om tilldelning av kapacitet och om infrastrukturavgifter.
- 72 Detta konstaterande gäller särskilt de tjänster som avses i punkt 2 i bilaga II till direktiv 2001/14. Det följer nämligen av artikel 5.1 och artikel 7.7 i direktivet inte bara att dessa tjänster ska tillhandahållas på ett icke-diskriminerande sätt, utan även att järnvägstrafikens konkurrenssituation ska beaktas vid fastställandet av de tillämpliga avgifterna.
- 73 Regleringsorganet, som ska säkerställa att såväl infrastrukturförvaltarna som operatörerna av järnvägstjänsterna iakttar sina skyldigheter, är under dessa omständigheter, när det har att avgöra ett överklagande från ett järnvägsföretag, skyldigt att, vilket redan framgår av ordalydelsen i artikel 30.2 i direktiv 2001/14, undersöka om det förekommit en otillbörlig och diskriminerande behandling eller annan skada, vilket inbegriper såväl frågor som rör uttag av avgifter för infrastruktur och tjänster, som frågor rörandes konkurrens.
- 74 Det behöriga nationella regleringsorgan som anhängiggjorts med stöd av artikel 30.2 i direktiv 2001/14 kan följaktligen inte med framgång avsäga sig sin behörighet att pröva en påstådd överträdelse av artikel 102 FEUF med motiveringen att det med hänsyn till en bestämmelse i nationell rätt, såsom 14f § AEG, är förhindrat att avgöra lagenligheten av de infrastrukturavgifter som redan betalats.

Förhållandet mellan överklaganden som väckts vid regleringsorganet och de som väckts vid de nationella domstolarna

- 75 I artikel 30.5 andra stycket i direktiv 2001/14 föreskrivs att regleringsorganets beslut ska vara bindande för alla berörda parter men artikeln innehåller inte några regler om beslutens eventuellt bindande verkan för de domstolar som har att pröva en begäran, som gjorts med stöd av artikel 102 FEUF, om återbetalning av för högt uttagna infrastrukturavgifter.
- 76 I punkt 97 i domen av den 9 november 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), slog EU-domstolen visserligen fast att civilrättsliga domstolars behörighet att med tillämpning av bestämmelser i nationell civilrätt besluta om återbetalning av infrastrukturavgifter är begränsad till fall där regleringsorganet eller en domstol som har prövat regleringsorganets beslut, även i enlighet med nationell rätt, i förväg har konstaterat att avgiften är olaglig med avseende på bestämmelserna om tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Det framgår dessutom av punkterna 84 och 86 i samma dom att det skulle innebära ett åsidosättande av regleringsorganets exklusiva behörighet enligt artikel 30 i direktiv 2001/14 att överlåta till en nationell civil domstol att direkt tillämpa de järnvägsföreskrifter som följer av direktivet.
- 77 Det mål som gav upphov till den domen och följaktligen låg till grund för begäran om förhandsavgörande till EU-domstolen avsåg emellertid en tvist mellan ett järnvägsföretag och en infrastrukturförvaltare angående en begäran om återbetalning av järnvägsavgifter med stöd av bestämmelser i tysk civilrätt som gjorde det möjligt för den civila domstolen att göra en bedömning i överensstämmelse med rätt och billighet (*ex aequo et bono*) av storleken på dessa avgifter. I förevarande fall ska den hänskjutande domstolen däremot, för att pröva ODEG:s begäran om återbetalning av infrastrukturavgifter, inte tillämpa tysk civilrätt, utan en bestämmelse i unionens primärrätt, nämligen artikel 102 FEUF och, samtidigt, motsvarande bestämmelser i den nationella konkurrensrätten.
- 78 Även om kontrollen av infrastrukturavgifter mot bakgrund av de civilrättsliga bestämmelserna i en medlemsstat som inte omfattas av de regler som föreskrivs i direktiv 2001/14 till sin natur är oförenlig med de tekniska kraven för järnvägstransportsektorn, med de syften som eftersträvas med direktivet och med regleringsorganets uppgifter, om vilka det erinrats i punkterna 58–60 ovan, är detta emellertid inte fallet när avgifternas belopp bestrids på grundval av artikel 102 FEUF, vilket framgår av bland annat punkterna 71–73 ovan.
- 79 För att bevara den fulla verkan av artikel 102 FEUF och, i synnerhet, för att garantera att sökandena ges ett effektivt skydd mot de skadliga följderna av ett åsidosättande av konkurrensrätten, ska den exklusiva behörighet som regleringsorganet ges i artikel 30 i direktiv 2001/14 följaktligen inte utgöra hinder för de behöriga nationella domstolarna att pröva en begäran, som gjorts med stöd av artikel 102 FEUF, om återbetalning av påstått för högt uttagna infrastrukturavgifter.
- 80 Med hänsyn till de krav på en enhetlig förvaltning av järnvägsnätet om vilket det erinrats i bland annat punkterna 57–66 i förevarande dom, utgör artikel 102 FEUF emellertid inte, med förbehåll för nedan följande överväganden, på något sätt hinder för att bevara regleringsorganets exklusiva behörighet att pröva alla aspekter av de tvister som anhängiggörs med stöd av artikel 30.2 i direktiv 2001/14.

- 81 När ett järnvägsföretag avser att med stöd av artikel 102 FEUF begära återbetalning av infrastrukturavgifter som det anser vara för höga, ska företaget, innan det väcker talan vid behörig nationell domstol, således hänskjuta frågan om avgifternas lagenlighet till det nationella regleringsorganet.
- 82 Domstolen har dessutom redan slagit fast att en lagstadgad skyldighet kan vara relevant för bedömningen av ett beteende som utgör missbruk i den mening som avses i artikel 102 FEUF från ett dominerande företags sida som omfattas av sektorsspecifik lagstiftning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 14 oktober 2010, Deutsche Telekom/kommissionen, C-280/08 P, EU:C:2010:603, punkt 224, och dom av den 25 mars 2021, Deutsche Telekom/kommissionen, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punkt 57).
- 83 För att beakta de tekniska krav som är knutna till järnvägsnätets funktion och för att bevara den ändamålsenliga verkan av bestämmelserna om tillträde till infrastruktur, och samtidigt säkerställa efterlevnaden av artikel 102 FEUF och dess fulla verkan, är de nationella domstolar som har att pröva en ansökan om återbetalning av ett överuttag av avgifter skyldiga att samarbeta lojalt med de nationella regleringsorganen. Följaktligen är dessa domstolar, även om de inte är bundna av nämnda organs beslut, skyldiga att beakta dessa och motivera sina egna avgöranden i förhållande till de bedömningar av de faktiska och rättsliga omständigheterna som dessa organ har gjort i den tvist som de har att pröva, och särskilt med hänsyn till tillämpningen i förevarande fall av den relevanta sektorsspecifika lagstiftningen.
- 84 Det ska i detta hänseende understrykas att kraven på att först vända sig till det nationella regleringsorganet och att det ska råda lojalt samarbete mellan detta organ och de nationella domstolarna, vilket anges i punkterna 81 och 83 ovan, gör det möjligt att förhindra – till skillnad från den situation som var aktuell i det mål som avgjordes genom domen av den 8 juli 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), och som domstolen har påpekat i punkt 54 i den domen – att regleringsorganets uppgift äventyras och därmed även den ändamålsenliga verkan av artikel 30 i detta direktiv, när de nationella domstolarna har att avgöra en begäran som gjorts med stöd av artikel 102 FEUF.
- 85 För att säkerställa att artikel 102 FEUF ges full verkan är de nationella domstolar vid vilka en talan om återbetalning av ett påstått överuttag av infrastrukturavgifter har anhängiggjorts med stöd av nämnda artikel, inte skyldiga att invänta utgången av de rättsliga förfaranden som inletts mot det behöriga regleringsorganets beslut.
- 86 Samma överväganden gäller för det fall att en nationell domstol, i enlighet med artikel 3.1 i förordning nr 1/2003, har att samtidigt tillämpa både artikel 102 FEUF och motsvarande bestämmelser i nationell konkurrensrätt.
- 87 Vad gäller målet vid den nationella domstolen ska det dessutom erinras om att Bundesnetzagentur, genom de beslut som nämns i punkterna 24 och 26 i förevarande dom, endast konstaterade att den avgift för tillträde till infrastrukturen som är i fråga i det nationella målet var rättsstridig endast med framtida verkan. Såsom framgår av punkt 74 i förevarande dom kan detta organ, till vilket ett överklagande gjorts med stöd av artikel 30.2 i direktiv 2001/14, emellertid inte med framgång göra gällande att det saknar behörighet att pröva lagenligheten av de infrastrukturavgifter som har tagits ut i det förflutna.

- 88 Mot bakgrund av det ovan anförda följer att den första frågan ska besvaras enligt följande: Artikel 30 i direktiv 2001/14 ska tolkas så, att den inte utgör hinder för att de nationella domstolarna, när de har att pröva en begäran om återbetalning av infrastrukturavgifter, tillämpar artikel 102 FEUF samtidigt med nationell konkurrensrätt, dock under förutsättning att det behöriga regleringsorganet dessförinnan har tagit ställning till huruvida de aktuella avgifterna är lagenliga. I detta sammanhang åligger det dessa domstolar att iaktta skyldigheten till lojalt samarbete, och de är skyldiga att såsom bedömningsunderlag beakta de avgöranden som detta organ har meddelat och att motivera sina egna avgöranden mot bakgrund av samtliga handlingar som lämnats in i målet.

Den andra frågan

- 89 Mot bakgrund av svaret på den första frågan saknas anledning att besvara den andra 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 (fjärde avdelningen) följande:

Artikel 30 i 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, i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007,

ska tolkas så,

att den inte utgör hinder för att de nationella domstolarna, när de har att pröva en begäran om återbetalning av infrastrukturavgifter, tillämpar artikel 102 FEUF samtidigt med nationell konkurrensrätt, dock under förutsättning att det behöriga regleringsorganet dessförinnan har tagit ställning till huruvida de aktuella avgifterna är lagenliga. I detta sammanhang åligger det dessa domstolar att iaktta skyldigheten till lojalt samarbete, och de är skyldiga att såsom bedömningsunderlag beakta de avgöranden som detta organ har meddelat och att motivera sina egna avgöranden mot bakgrund av samtliga handlingar som lämnats in i målet.

Underskrifter