Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

10. juli 2019*

»Præjudiciel forelæggelse – transport – det fælles europæiske jernbaneområde – direktiv 2012/34/EU – artikel 3 – begrebet »jernbaneinfrastruktur« – bilag II – minimumsadgangsydelser – brug af personperroner omfattet«

I sag C-210/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Schienen-Control Kommission (jernbanekontrolkommission, Østrig) ved afgørelse af 19. februar 2018, indgået til Domstolen den 23. marts 2018, i sagen

WESTbahn Management GmbH

mod

ÖBB-Infrastruktur AG,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, F. Biltgen, og dommerne C.G. Fernlund og L.S. Rossi (refererende dommer),

generaladvokat: M. Campos Sánchez-Bordona,

justitssekretær: fuldmægtig R. Șereș,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 17. januar 2019,

efter at der er afgivet indlæg af:

– WESTbahn Management GmbH ved Rechtsanwalt R. Schender,

– ÖBB-Infrastruktur AG ved Rechtsanwalt K. Retter,

– den franske regering ved D. Colas, I. Cohen og A.-L. Desjonquères, som befuldmægtigede,

– den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,

– Europa-Kommissionen ved G. Braun og J. Hottiaux, som befuldmægtigede,

* Processprog: tysk.

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 28. marts 2019,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT 2012, L 343, s. 32).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem WESTbahn Management GmbH og ÖBB-Infrastruktur AG vedrørende lovligheden af de af sidstnævnte opkrævede afgifter for WESTbahn Managements brug af personperroner på togstationer.

Retsforskrifter

Forordning (EØF) nr. 2598/70

3 Del A i tillæg I til Kommissionens forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970 vedrørende fastlæggelsen af indholdet af de forskellige poster i bogføringsskemaerne i tillæg I til Rådets forordning (EØF) nr. 1108/70 af 4. juni 1970 (EFT 1970, L 278, s. 1) fastsatte:

»Jernbanernes trafikveje omfatter følgende anlæg, såfremt disse hører til hoved- og tjenestesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder, baneværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger:

[…]

– […] personperroner og læsseramper

[…]«

Direktiv 91/440/EØF

4 Artikel 3 i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT 1991, L 237, s. 25) bestemte:

»I dette direktiv forstås ved

[…]

– »jernbaneinfrastruktur«: alle elementerne i bilag I, del A, i [forordning nr. 2598/70] […]

[…]«

Direktiv 2001/14/EF

5 Bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EFT 2001, L 75, s. 29, og berigtiget i EUT 2004, L 220, s. 16) havde følgende ordlyd:

»Ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomhederne

1. Minimumsadgangsydelser omfatter:
   a) behandling af ansøgninger om infrastrukturkapacitet
   b) ret til at benytte den kapacitet, der tildeles
   c) brug af køresporskifter og skiftestationer
   d) togkontrol, herunder signalgivning, regulering, ekspedition samt fremsendelse og tilvejebringelse af oplysninger om togbevægelser
   e) alle andre oplysninger, der er nødvendige for at iværksætte eller drive den tjeneste, hvortil der er tildelt infrastrukturkapacitet.

2. Sporadgang til servicefaciliteter og levering af ydelser omfatter:

   […]
   c) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter

   […]«

Direktiv 2012/34

6 I 3., 7., 8., 26. og 65. betragtning til direktiv 2012/34 anføres følgende:

»(3) Det er vigtigt, at jernbanerne gøres mere effektive, så de kan integreres i et konkurrencemarked, idet der dog tages hensyn til deres særlige karakter.

[…]

(7) Princippet om fri udveksling af tjenesteydelser bør anvendes på jernbanesektoren, idet der tages hensyn til denne sektors særlige karakteristika.

(8) For at stimulere konkurrencen i forbindelse med forvaltningen af jernbanetransportydelser og dermed opnå større komfort og bedre service til brugerne bør medlemsstaterne bevare det almindelige ansvar for udvikling af passende jernbaneinfrastruktur.

[…]

(26) For at sikre loyal konkurrence mellem jernbanevirksomhederne og fuld gennemsigtighed og adgang til og levering af ydelser uden forskelsbehandling bør transportydelser og drift af servicefaciliteter adskilles. […]

[…]

(65) Det bør afgrænses nærmere, hvilke elementer i infrastrukturtjenesten der er afgørende for, at en operatør kan levere en transportydelse, og som skal stilles til rådighed mod betaling af minimumsadgangsafgifter.«

7 Det nævnte direktivs artikel 3 med overskriften »Definitioner« bestemmer følgende i nr. 1)-3):

»I dette direktiv forstås ved:

1) »jernbanevirksomhed«: enhver offentlig eller privat virksomhed med licens i henhold til dette direktiv, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagertransport med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækkraften; udtrykket omfatter også virksomheder, der kun leverer trækkraft

2) »infrastrukturforvalter«: ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg, forvaltning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, herunder trafikstyring, togkontrol og signaler; infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan tildeles forskellige organer eller virksomheder

3) »jernbaneinfrastruktur«: elementerne i bilag I.«

8 Direktivets artikel 13, der har overskriften »Betingelser for adgang til tjenesteydelser«, bestemmer i stk. 1, 2 og 4:

»1. Infrastrukturforvaltere leverer uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder de minimumsadgangsydelser, der er fastlagt i bilag II, punkt 1.

2. Operatører af servicefaciliteter giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne i bilag II, punkt 2, og til de i disse faciliteter leverede ydelser.

[…]

4. Ansøgninger fra jernbanevirksomheder om adgang til og levering af ydelser ved servicefaciliteten som omhandlet i bilag II, punkt 2, skal besvares inden for en rimelig frist, som fastsættes af det nationale tilsynsorgan, jf. artikel 55. Der må kun gives afslag på sådanne ansøgninger, hvis der findes levedygtige alternativer, der gør det muligt at udføre den pågældende gods- eller passagertransport på den samme eller alternative ruter på økonomisk acceptable vilkår. […]«

9 Samme direktivs artikel 31, der har overskriften »Afgiftsprincipper«, bestemmer følgende i stk. 3 og 7:

»3. Med forbehold af stk. 4 eller 5 i denne artikel eller artikel 32 fastsættes afgifterne for minimumsadgangsydelserne og for adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten.

[…]

7. Afgiften for sporadgang til servicefaciliteter, jf. bilag II, punkt 2, og levering af ydelser i sådanne faciliteter må ikke overstige omkostningerne ved at levere dem, iberegnet en rimelig fortjeneste.«

10 Bilag I til direktiv 2012/34 med overskriften »Liste over jernbaneinfrastrukturelementer« har følgende ordlyd:

»Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende elementer, såfremt disse hører til hoved- og sidesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder, baneværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger:

[…]

– […] personperroner og læsseramper, herunder på passagerstationer og i godsterminaler […]

[…]«

11 Bilag II til dette direktiv, som indeholder listen »Ydelser, der skal leveres til jernbanevirksomhederne (jf. artikel 13)«, er affattet således:

»1. Minimumsadgangsydelser omfatter:

[…]

c) brug af jernbaneinfrastrukturen, herunder sporskifter og skiftestationer

[…]

2. Der skal også gives adgang, herunder sporadgang, til følgende servicefaciliteter, når de findes, og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter:

a) passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder rejseinformationsvisning og passende placering af billetsalg

[…]«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

12 ÖBB-Infrastruktur er en »infrastrukturforvalter« som omhandlet i artikel 3, nr. 2), i direktiv 2012/34, som driver størstedelen af det østrigske jernbanenet.

13 WESTbahn Management, der er en »jernbanevirksomhed« som omhandlet i dette direktivs artikel 3, nr. 1), ansøger hos ÖBB-Infrastruktur om standsning af tog på det østrigske jernbanenets togstationer.

14 WESTbahn Management, som er af den opfattelse, at den af ÖBB-Infrastruktur opkrævede afgift for brugen af disse stationer er for høj, har indgivet en klage vedrørende lovligheden af dette gebyr til Schienen-Control Kommission (jernbanekontrolkommission, Østrig), som er tilsynsorganet i den østrigske jernbanesektor.

15 De i hovedsagen omhandlede parter er uenige om, hvorvidt brugen af personperroner er omfattet af minimumsadgangsydelser, og navnlig af brug af jernbaneinfrastrukturen som omhandlet i punkt 1, litra c), i bilag II til direktiv 2012/34, eller af adgang til servicefaciliteter som omhandlet i punkt 2, litra a), i bilag II til dette direktiv.

16 Dette punkt er efter den forelæggende rets opfattelse afgørende for fastsættelsen af de godkendte beløb for den afgift, som opkræves for brugen af personperroner. Afgifterne for minimumsadgangsydelserne fastsættes således som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten, som omhandlet i artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34. Derimod fremgår det af artikel 31, stk. 7, til dette direktiv, at afgifterne for sporadgang til servicefaciliteterne omhandlet i punkt 2 i bilag II til det pågældende direktiv ikke må overstige omkostningerne ved at levere dem, iberegnet en rimelig fortjeneste.

17 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at en ordlydsfortolkning af de relevante bestemmelser i direktiv 2012/34 taler for en fortolkning, hvorefter brugen af personperroner er omfattet af minimumsadgangsydelserne, herunder navnlig af brug af jernbaneinfrastrukturen som fastsat i punkt 1, litra c), i bilag II til direktiv 2012/34. I denne bestemmelse betegnes »brug af jernbaneinfrastrukturen« som en minimumsadgangsydelse, der i overensstemmelse med andet led i bilag I til dette direktiv bl.a. omfatter »personperroner […] herunder på passagerstationer«.

18 Det ville imidlertid forholde sig anderledes, såfremt direktiv 2012/34 blev fortolket systematisk således, at personperroner er omfattet af kategorien bestående af »passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter« som servicefaciliteter som omhandlet i punkt 2, litra a), i bilag II til dette direktiv og dermed falder uden for de minimumsadgangsydelser, der er defineret i punkt 1 i bilag II heri.

19 Indtil ikrafttrædelsen af direktiv 2012/34 indeholdt direktiv 2001/14 i øvrigt et bilag II, som svarer til bilag II i direktiv 2012/34. I modsætning til dette sidstnævnte bilag indeholdt bilag II til direktiv 2001/14 dog ikke brug af jernbaneinfrastrukturen blandt minimumsadgangsydelser, således at det ifølge den forelæggende ret var åbenbart, at »personperroner« skulle omfattes af kategorien bestående af »passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter«, der er nævnt i punkt 2, litra c), i bilag II til direktiv 2001/14. Den forelæggende ret er følgelig af den opfattelse, at hvis EU-lovgiver havde ønsket at ændre princippet om opkrævning af afgifter for brugen af personperroner, ville den have bebudet det i betragtningerne til direktiv 2012/34, så meget desto mere som en sådan ændring har væsentlige økonomiske konsekvenser.

20 På denne baggrund har Schienen-Control Kommission (jernbanekontrolkommission) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal punkt 2, litra a), i bilag II til [direktiv 2012/34] fortolkes således, at jernbaneinfrastrukturelementerne »personperroner« i henhold til andet led i bilag I til dette direktiv skal subsumeres under det i nævnte bestemmelse nævnte kriterium »passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter?

2) Dersom [det] første spørgsmål besvares benægtende, spørges:

Skal punkt 1, litra c), i bilag II til [direktiv 2012/34] fortolkes således, at det deri nævnte kriterium »brug af jernbaneinfrastrukturen« omfatter benyttelse af personperroner i henhold til andet led i bilag I til dette direktiv?«

Om de præjudicielle spørgsmål

21 Med de to spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om bilag II til direktiv 2012/34 skal fortolkes således, at »personperroner« i bilag I til dette direktiv udgør en del af jernbaneinfrastrukturen, hvis brug er omfattet af minimumsadgangsydelser i overensstemmelse med punkt 1, litra c), i det pågældende bilag II, eller udgør en servicefacilitet som omhandlet i punkt 2, litra a), i det samme bilag II.

22 Med henblik på at besvare disse spørgsmål skal det bemærkes, at der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot skal tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 7.10.2010, Lassal, C-162/09, EU:C:2010:592, præmis 49, og af 11.4.2019, Tarola, C-483/17, EU:C:2019:309, præmis 37).

23 Det skal i denne henseende konstateres, at artikel 3, nr. 3), i direktiv 2012/34 definerer jernbaneinfrastruktur som alle elementerne i bilag I til dette direktiv.

24 I overensstemmelse med dette bilag I omfatter jernbaneinfrastruktur bl.a. »personperroner og læsseramper, herunder på passagerstationer og i godsterminaler«.

25 Hvis personperroner er en del af jernbaneinfrastrukturen, følger det nødvendigvis heraf, at brugen af disse i overensstemmelse med punkt 1, litra c), i bilag II til samme direktiv er omfattet af »brug af jernbaneinfrastrukturen«.

26 Således som den forelæggende ret har anført, følger det derfor af selve ordlyden af disse bestemmelser i direktiv 2012/34, at brugen af personperroner er omfattet af minimumsadgangsydelserne som defineret i punkt 1 i bilag II til direktivet.

27 En sådan fortolkning bekræftes af såvel den historiske baggrund for de relevante bestemmelser i direktiv 2012/34 som af de formål, der forfølges hermed.

28 Hvad angår disse bestemmelsers historiske baggrund skal det indledningsvis bemærkes, at »personperroner« allerede var omfattet af definitionen af jernbaneinfrastruktur inden vedtagelsen af direktiv 2012/34. »Jernbaneinfrastruktur« blev i artikel 3, tredje led, i direktiv 91/440 defineret med henvisning til alle elementerne i bilag I, del A, i forordning nr. 2598/70, herunder »personperroner«.

29 I det omfang »brug af jernbaneinfrastrukturen« under bilag II til direktiv 2001/14 ganske vist ikke fremgik af minimumsadgangsydelserne, kunne brugen af personperroner være omfattet af adgang til »passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter«, som omhandlet i punkt 2, litra c), i bilag II til direktiv 2001/14.

30 Eftersom EU-lovgiver i punkt 1 i bilag II til direktiv 2012/34 tilføjede »brug af jernbaneinfrastrukturen« blandt minimumsadgangsydelserne, skal det imidlertid fastslås, at brugen af disse perroner fremover er omfattet af disse ydelser.

31 Dernæst er det forhold, at EU-lovgiver i forbindelse med vedtagelsen af direktiv 2012/34 i bilag I hertil præciserede, at jernbaneinfrastruktur bl.a. omfatter personperroner, »herunder på passagerstationer«, udtryk for et ønske om at sondre mellem personperroner på den ene side og passagerstationer på den anden side, idet det kun er sidstnævnte, som udgør servicefaciliteter som omhandlet i punkt 2, litra a), i bilag II til det pågældende direktiv.

32 Endvidere giver den omstændighed, at dette bilag II på ingen måde blev ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen (EUT 2016, L 352, s. 1), anledning til at konkludere, at det var EU-lovgivers hensigt at udvide minimumsadgangsydelserne med henblik på at medtage brugen af personperroner som en del af jernbaneinfrastrukturen.

33 Endelig er det korrekt, således som den forelæggende ret har fremhævet, at der ikke i direktivets betragtninger blev givet en specifik begrundelse for den udvidelse af minimumsadgangsydelserne, der blev foretaget ved direktiv 2012/34, med henblik på i dette at medtage brug af jernbaneinfrastrukturen. Dette er imidlertid ikke til hinder for, at bilag II til det pågældende direktiv fortolkes således, at brugen af personperroner er omfattet af minimumsadgangsydelserne som omhandlet i dette bilag, idet det i fast retspraksis allerede er fastslået, at hvis en almengyldig retsakt angiver det formål, der i det væsentlige forfølges af institutionen, ville det være urimeligt at kræve en særlig begrundelse for de enkelte valg af teknisk art (dom af 7.2.2018, American Express, C-304/16, EU:C:2018:66, præmis 76 og den deri nævnte retspraksis).

34 I denne henseende skal det fastslås, at EU-lovgivers valg er i overensstemmelse med gennemførelsen af formålene med direktiv 2012/34.

35 Det fremgår således navnlig af 3. 7., 8. og 26. betragtning til dette direktiv, at det tilsigter at forbedre jernbanernes effektivitet, så de kan integreres i et konkurrencemarked, bl.a. ved at stimulere loyal konkurrence i forbindelse med forvaltningen af jernbanetransportydelser og ved at sikre anvendelsen af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser i jernbanesektoren.

36 Det er netop på grundlag af denne målsætning, at direktiv 2012/34 i overensstemmelse med 65. betragtning hertil afgrænser, hvilke elementer i infrastrukturtjenesten der er afgørende for, at en operatør kan levere en transportydelse, og som bør stilles til rådighed mod betaling af minimumsadgangsafgifter.

37 Lovgivningen om adgangsbetingelserne og opkrævningen af afgifter, som er forbeholdt minimumsadgangsydelser, er således – navnlig når der tages hensyn til deres afgørende betydning – særlig gunstig for jernbanevirksomheder, som infrastrukturforvaltere er forpligtet til at levere disse ydelser til. Artikel 13, stk. 1, og artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34, bestemmer nemlig, at infrastrukturforvalteren er forpligtet til uden forskelsbehandling at levere alle jernbanevirksomheder minimumsadgangsydelser mod betaling af afgifter som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten.

38 Derimod følger det af dette direktivs artikel 13, stk. 2 og 4 samt artikel 31, stk. 7, at der kun må gives afslag på adgang til servicefaciliteter som omhandlet i punkt 2 i bilag II til det pågældende direktiv, hvis der findes levedygtige alternativer, og afgiften for denne adgang må ikke overstige omkostningerne ved at levere dem, iberegnet en rimelig fortjeneste.

39 Det følger heraf, at EU-lovgivers valg om at føje brug af jernbaneinfrastrukturen, herunder således også personperroner, til minimumsadgangsydelserne begunstiger betingelserne for jernbanevirksomheders adgang til jernbanetransportmarkedet og således opfylder de mål, der forfølges med det pågældende direktiv.

40 En restriktiv fortolkning af ordlyden af punkt 1, litra c), i bilag II til direktiv 2012/34 fratager derfor dettes ændring af den tidligere lovgivning med henblik på at medtage brug af jernbaneinfrastrukturen i minimumsadgangsydelser enhver effektiv virkning.

41 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal de forelagte spørgsmål besvares med, at bilag II til direktiv 2012/34 skal fortolkes således, at »personperroner« i bilag I til dette direktiv udgør en del af jernbaneinfrastrukturen, hvis brug er omfattet af minimumsadgangsydelser i overenstemmelse med punkt 1, litra c), i det pågældende bilag II.

Om begrænsningen af de tidsmæssige virkninger af nærværende dom

42 ÖBB-Infrastruktur har i sit skriftlige indlæg anmodet Domstolen om at begrænse de tidsmæssige virkninger af nærværende dom, såfremt bilag II til direktiv 2012/34 fortolkes således, at brugen af personperroner er omfattet af minimumsadgangsydelser som omhandlet i det pågældende direktivs punkt 1, litra c).

43 ÖBB-Infrastruktur har til støtte for sin anmodning henvist til dels faren for alvorlige økonomiske forstyrrelser ved den selv delvise ophævelse af de kontrakter, som dette selskab har indgået i god tro med jernbanetransportvirksomheder, dels den omstændighed, at medlemsstater og Europa-Kommissionen bidrog til at gøre rækkevidden af de bestemmelser, som er genstand for anmodningen om præjudiciel afgørelse, objektivt uklar.

44 I denne forbindelse bemærkes, at i henhold til fast retspraksis skal den fortolkning, som Domstolen foretager af en EU-retlig regel under udøvelse af sin kompetence i henhold til artikel 267 TEUF, belyse og præcisere betydningen og rækkevidden af den pågældende regel, således som den skal forstås og anvendes, henholdsvis burde have været forstået og anvendt fra sin ikrafttræden. Det følger heraf, at den således fortolkede regel kan og skal anvendes af retten endog i forbindelse med retsforhold, der er stiftet og består, før der afsiges dom vedrørende fortolkningsanmodningen, såfremt

betingelserne for at forelægge en tvist om anvendelsen af den nævnte regel i øvrigt er opfyldt (dom af 14.3.2019, Skanska Industrial Solutions m.fl., C-724/17, EU:C:2019:204, præmis 55 og den deri nævnte retspraksis).

45 Domstolen vil kun undtagelsesvis i henhold til et almindeligt retssikkerhedsprincip, der er sikret i Unionens retsorden, finde anledning til at begrænse borgernes mulighed for at påberåbe sig den således fortolkede bestemmelse med henblik på anfægtelse af tidligere i god tro stiftede retsforhold. For at der kan træffes bestemmelse om en sådan begrænsning, skal to hovedbetingelser være opfyldt, nemlig at de berørte parter skal være i god tro, og at der skal være fare for alvorlige forstyrrelser (dom af 14.3.2019, Skanska Industrial Solutions m.fl., C-724/17, EU:C:2019:204, præmis 56 og den deri nævnte retspraksis).

46 Konkret har Domstolen kun truffet en sådan bestemmelse under ganske bestemte omstændigheder, hvor der ellers var risiko for alvorlige økonomiske følger, navnlig fordi der var stiftet mange retsforhold i god tro i henhold til de pågældende retsforskrifter, som blev anset for at være lovligt i kraft, og fordi det fremgik, at borgerne og de nationale myndigheder var blevet tilskyndet til at følge en adfærd, som ikke var i overensstemmelse med EU-retten, på grund af en objektiv og betydelig usikkerhed vedrørende de EU-retlige bestemmelsers rækkevidde, en usikkerhed, som de øvrige medlemsstater eller Kommissionen eventuelt selv havde bidraget til med den af dem fulgte adfærd (dom af 14.3.2019, Skanska Industrial Solutions m.fl., C-724/17, EU:C:2019:204, præmis 57 og den deri nævnte retspraksis).

47 I den foreliggende sag er det tilstrækkeligt at fastslå, at ÖBB-Infrastruktur, som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 75 i forslaget til afgørelse, alene har anført, at hvis brugen af personperroner skulle være omfattet af minimumsadgangsydelser som omhandlet i punkt 1, litra c), i bilag II til direktiv 2012/34, ville dette have konsekvenser for de retsforhold, som selskabet i god tro har indgået med jernbanevirksomheder, og hvis ophævelse indebærer en urimelig økonomisk byrde for det. For så vidt som ÖBB-Infrastruktur ikke har forelagt Domstolen nogen konkrete beviser for, hvor mange retsforhold der er berørt, eller for arten og omfanget af en sådan økonomisk byrde, er en sådan argumentation imidlertid ikke tilstrækkelig til at godtgøre, at der foreligger særlige omstændigheder, som begrunder begrænsningen af de tidsmæssige virkninger af nærværende dom.

48 Der er derfor ikke anledning til at begrænse disse tidsmæssige virkninger.

Sagsomkostninger

49 Da sagen i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

Bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde skal fortolkes således, at »personperroner« i bilag I til dette direktiv udgør en del af jernbaneinfrastrukturen, hvis brug er omfattet af minimumsadgangsydelser i overensstemmelse med punkt 1, litra c), i det pågældende bilag II.

Underskrifter