Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
TAMARA ĆAPETA
föredraget den 7 april 2022[1]

Mål C-721/20

DB Station & Service AG
mot
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

(begäran om förhandsavgörande från Kammergericht Berlin (Regionala överdomstolen i Berlin, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Järnvägstransport – Artikel 102 FEUF – Missbruk av dominerande ställning – Direktiv 2001/14/EG – Artikel 30 – Regleringsorgan för järnvägar – Prövning av avgifterna mot bakgrund av konkurrensrätten – Förhållandet mellan tvistemålsdomstolars behörighet och regleringsorganets behörighet”

I. Inledning

1. Förevarande mål gäller kollisionen mellan, å ena sidan, resultatet av den linje i rättspraxis som följer av domen av den 9 november 2017, CTL Logistics (C-489/15, nedan kallad domen i målet CTL Logistics EU:C:2017:834), som bekräftades i domen av den 8 juli 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, nedan kallad domen i målet Koleje Mazowieckie, EU:C:2021:553), i vilken det fastställs att bestridanden av järnvägsavgifter måste framställas vid det regleringsorgan som inrättats genom artikel 30 i direktiv 2001/14/EG[2] innan någon talan kan väckas vid domstol, och, å andra sidan, doktrinen om direkt effekt av artikel 102 FEUF,[3] enligt vilken de nationella domstolarna är behöriga att direkt pröva ett eventuellt missbruk, i den mening som avses i den bestämmelsen, från infrastrukturförvaltarens sida i samband med fastställandet av dessa avgifter.

2. Kammergericht Berlin (Regionala överdomstolen i Berlin, Tyskland) frågar i huvudsak om, och i så fall på vilka villkor, tvistemålsdomstolar kan pröva storleken på avgifter för tillträde till järnvägsinfrastruktur enligt artikel 102 FEUF.

[1] Originalspråk: franska.

[2] Europaparlamentets och rådets direktiv 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).

[3] Se dom av den 30 januari 1974, BRT och Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, punkterna 14–16), och dom av den 28 mars 2019, Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, punkt 38).

3. Begäran om förhandsavgörande har inkommit i ett mål mellan ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (nedan kallat ODEG), ett tyskt järnvägsföretag, och DB Station & Service, som driver cirka 5 400 järnvägsstationer i Tyskland. Målet rör återbetalning av avgifter som ODEG har betalat för utnyttjande av de stationer [4] som drivs av DB Station & Service under perioden november 2006 till december 2010.

II. Det nationella målet, förfarandet vid domstolen och tolkningsfrågorna

4. DB Station & Service, som är ett dotterbolag till Deutsche Bahn AG (dominerande aktör inom järnvägssektorn i Tyskland), driver järnvägsstationer i Tyskland. Villkoren för utnyttjandet av dessa anläggningar fastställs i de ramavtal som DB Station Service sluter med järnvägsföretagen. Varje faktiskt utnyttjande av dessa anläggningar regleras sedan i ett separat avtal. Avgiftsnivån fastställs på grundval av den stationsprislista som fastställts av DB Station & Service för varje kategori och delstat.

5. ODEG är ett järnvägsföretag som använder DB Station & Services infrastruktur i sin verksamhet med järnvägspassagerartrafik på kortare sträckor. [5] Dessa båda företag har ingått ett ramavtal för detta ändamål.

6. Den 1 januari 2005 införde DB Station & Service en ny prislista, betecknad med förkortningen ”SPS 05”. För ODEG innebar denna tabell en höjning av infrastrukturavgifterna, som ODEG betalade med förbehåll, eftersom ODEG inte samtyckte till denna höjning.

7. Genom beslut av den 10 december 2009 ogiltigförklarade Bundesnetzagentur (den federala nätverksbyrån, Tyskland) SPS 05 i egenskap av behörigt regleringsorgan men lät den fortsätta att gälla fram till den 1 maj 2010 för att göra det möjligt att tillämpa en ny avgiftsnivå från detta datum. I detta beslut har denna byrå hänvisat klagandena till att väcka talan vid tvistemålsdomstol för att erhålla återbetalning av de överskjutande belopp som redan betalats. [6]

8. DB Station & Service överklagade detta beslut. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Förvaltningsöverdomstolen i Nordrhein-Westfalen, Tyskland) fann den 23 mars 2010 att överklagandet hade suspensiv verkan. När begäran om förhandsavgörande meddelades i förevarande mål hade nämnda domstol ännu inte avgjort målet i sak.

9. ODEG väckte talan vid Landgericht Berlin (regional domstol i Berlin, Tyskland) vid flera tillfällen och yrkade återbetalning av de avgifter som hade betalats mellan november 2006 och december 2010, i den mån beloppet överstiger det belopp som skulle ha betalats enligt den prislista som tidigare gällde, nämligen SPS 99. Landgericht Berlin (Regionala domstolen i Berlin) biföll talan i enlighet med rätt och billighet med stöd av 315 § BGB (Bürgerliches Gesetzbuch

[4] Punkt 2 i bilaga II till direktiv 2001/14 omfattar bantillträdestjänster och tillhandahållande av tjänster avseende bland annat stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter.

[5] Det framgår av de uppgifter som kommit in i målet att ODEG endast erbjuder destinationer i Tyskland. Detta utgör emellertid inte nödvändigtvis hinder för tillämpning av artikel 102 FEUF. Se, i detta avseende, kommissionens meddelande – *Riktlinjer om begreppet påverkan på handeln i artiklarna 81 och 82 i fördraget* (EUT C 101, 2004, s. 81).

[6] Den federala nätverksbyråns *Beslut om priser på DB Station&Service AG:s stationer*, 10.12.2009, ärende nr 705–07–038, s. 22.

(civillagen, nedan kallad BGB))[7], enligt vilken domstolen kan återställa balansen mellan avtalsparterna. DB Station & Service överklagade till Kammergericht Berlin (Regionala överdomstolen i Berlin), som förenade de olika målen genom beslut av den 30 november 2015.

10. EU-domstolen har, till följd av en begäran om förhandsavgörande och inom ramen för ett liknande mål vid tvistemålsdomstol, i domen i målet CTL Logistics, slagit fast att de allmänna domstolarnas prövning av trafikavgifters skälighet inte kan göras oberoende av den tillsyn som utövas av det behöriga regleringsorganet, eftersom det endast är det regleringsorgan för järnvägarna vilket inrättas genom artikel 30 i direktiv 2001/14 som har behörighet att pröva beräkningsmetoderna och beloppen för avgifterna mot bakgrund av detta direktiv.[8]

11. Till följd av denna dom framställdes återigen ansökningar om återbetalning till den federala nätverksbyrån. Genom ett beslut av den 11 oktober 2019 avvisade byrån ansökningarna från olika järnvägstrafikföretag genom vilka de begärde en efterhandskontroll av lagenligheten av SPS 05 i syfte att få tillbaka det överskjutande avgiftsbeloppet. Som skäl för beslutet angav byrån att det nu var för sent att göra sådana ansökningar.[9] Detta beslut är föremål för ett överklagande som vid tidpunkten för begäran om förhandsavgörande i förevarande mål fortfarande var anhängigt vid Verwaltungsgericht Köln (Förvaltningsdomstolen i Köln, Tyskland).

12. Kammergericht Berlin (Regionsöverdomstolen i Berlin) anser att utgången i målet beror på tolkningen av direktiv 2001/14, som är tillämpligt i såväl tidsmässigt som materiellt hänseende.

13. Den hänskjutande domstolen vill särskilt få klarhet i huruvida lärdomarna av domen i målet CTL Logistics i tillämpliga delar kan tillämpas på prövningen av dessa avgifter mot bakgrund av artikel 102 FEUF och nationell konkurrensrätt som förbjuder missbruk av dominerande ställning. Till följd av domen i det målet är det nämligen på denna rättsliga grund som det nationella målet nu är föremål för ett överklagande.

14. Den hänskjutande domstolen har angett att flera tyska tvistemålsdomstolar har besvarat denna fråga jakande. De har nämligen ansett att de principer som slogs fast i domen i målet CTL Logistics utgjorde hinder för att de prövade talan om återbetalning innan det behöriga regleringsorganet hade fattat ett lagakraftvunnet beslut i detta avseende. I en dom av den 29 oktober 2019, som kallas ”Trassenentgelte” (trafikavgifter),[10] konstaterade Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) däremot att tvistemålsdomstolarna kan tillämpa artikel 102 FEUF utan att det krävs något lagakraftvunnet beslut från regleringsorganet.

15. Enligt den hänskjutande domstolen finns det goda skäl att avvika från den ståndpunkt som den tyska högsta domstolen har intagit.

16. För det första skulle domskälen i målet CTL Logistics, även om det målet avsåg frågan huruvida den skälighetsprövning som föreskrivs i tysk civilrätt är oförenlig med direktiv 2001/14, kunna överföras på tvistemålsdomstolarnas tillämpning av konkurrensrätten.

7 315 § BGB har rubriken ”Fastställelse av en parts prestationer”. I 315 § punkterna 1 och 3 föreskrivs följande:
”Om en av de parter som ingår avtalet ska fastställa prestationen ska det vid tveksamhet utgås från att den ska fastställas i enlighet med rätt och billighet (*ex aequo et bono*).
…
(3) Om prestationen ska fastställas i enlighet med rätt och billighet (*ex aequo et bono*) ska bestämmelsen vara bindande för den andra parten bara om den är skälig. Om prestationen inte är skälig ska den genomföras genom dom …”

8 Domen i målet CTL Logistics, punkterna 84 och 86.

9 Federala nätverksbyrån, *Beslut nr BK10–19–0011 E* av den 11.10.2019.

10 KZR 39/19, DE:BGH:2019:291019UKZR39.19.0.

Tvistemålsdomstolarnas prövning skulle nämligen, oberoende av regleringsorganet, kunna skapa en ojämlik situation genom att tillåta vissa järnvägsföretag att betala lägre infrastrukturavgifter. En sådan fördel skulle strida mot det centrala syftet med direktiv 2001/14, vilket är att säkerställa icke-diskriminerande tillträde till järnvägsinfrastrukturen och därmed möjliggöra rättvis konkurrens. Den prövning som utförs av tvistemålsdomstolar utgör dessutom ett intrång i regleringsorganets exklusiva behörighet.

17. Även om de nationella domstolarna enligt EU-domstolens praxis var skyldiga att tillämpa artikel 102 FEUF direkt, har domstolen ännu inte heller avgjort frågan huruvida denna skyldighet även gäller i de fall då ett regleringsorgan vars beslut underställs prövning i domstol ansvarar för tillsynen av avgifterna.

18. Slutligen fann Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) i sin dom av den 1 september 2020, kallad ”Stationspreissystem II”[11], att artikel 30.3 i direktiv 2001/14 inte ger regleringsorganet behörighet att uttala sig om de 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 inkräktar på regleringsorganets behörighet, eftersom denna prövning är begränsad till beviljande av skadestånd för företagens tidigare ageranden.

19. Den hänskjutande domstolen anser emellertid att denna analys av unionsrätten är felaktig. För det första finns inget i direktiv 2001/14 som stöder tolkningen att regleringsorganet endast ska fatta *framåtsyftande* beslut. För det andra gör artikel 102 FEUF det möjligt att fatta beslut om ogiltigförklaring av rättsakter eller beslut om att ett agerande måste upphöra. För övrigt skulle även återbetalning av avgifter som tagits ut tidigare kunna leda till snedvridning av konkurrensen och motverka syftena med direktiv 2001/14. Enligt den hänskjutande domstolen visar dessa överväganden att Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) borde ha hänskjutit tolkningsfrågor till EU-domstolen i detta avseende.

20. 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 tvistemålsdomstolar 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 tvistemålsdomstolarnas 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 tvistemålsdomstolarna 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?”

[11] KZR 12/15, DE:BGH:2020:010920UKZR12.15.0.

21. Skriftliga yttranden har inkommit från DB Station & Service, ODEG och Europeiska kommissionen.

III. Bedömning

22. Den hänskjutande domstolen har ställt sina två frågor, som jag kommer att bedöma tillsammans, för att få klarhet i huruvida direktiv 2001/14 ska tolkas så, att tvistemålsdomstolarna, oberoende av den tillsyn som regleringsorganet utövar, är behöriga att mot bakgrund av artikel 102 FEUF pröva ett järnvägsföretags talan om återbetalning av den överskjutande del av avgifterna som har betalats felaktigt.

23. Det huvudsakliga skälet till att den hänskjutande domstolen tvivlar på att den är behörig i det nationella målet ligger i den tolkning som EU-domstolen gjorde i målet CTL Logistics och som bekräftades i målet Koleje Mazowieckie (nedan kallad linjen i rättspraxis), i enlighet med vilken regleringsorganet enligt direktiv 2001/14 ges exklusiv behörighet i fråga om de avgifter som den som förvaltar järnvägsnätet har fastställt, vilket hindrar de nationella tvistemålsdomstolarna från att uttala sig om huruvida dessa avgifter är lagenliga.

24. Det finns flera möjligheter att besvara den fråga som uppkommit i förevarande mål. Den första möjligheten består i att tillämpa linjen i rättspraxis på frågan om de nationella domstolarnas behörighet att pröva en talan som väckts med stöd av artikel 102 FEUF. Denna tillämpning leder till slutsatsen att de nationella domstolarna inte kan avgöra huruvida järnvägsavgifterna är giltiga, eftersom detta skulle utgöra ett intrång i regleringsorganets exklusiva behörighet. Som jag kommer att förklara (A), anser jag inte att en sådan lösning är förenlig med rättspraxis avseende domstolars behörighet till följd av den direkta effekten av artikel 102 FEUF.

25. Den andra möjligheten består i att anse att nationella domstolar som dömer med stöd av artikel 102 FEUF ska anses ha en oberoende behörighet att pröva avgiften. För att komma fram till en sådan slutsats måste man kunna skilja mellan situationen i förevarande fall och situationen i målen CTL Logistics och Koleje Mazowiecke. Som jag kommer att förklara anser jag att en sådan åtskillnad rimligen inte är möjlig (B). Jag kommer därför att föreslå att domstolen ska ompröva denna linje i rättspraxis (C). Slutligen kommer jag att behandla den andra delen av den hänskjutande domstolens frågor (D).

A. Överföring av den befintliga linjen i rättspraxis vid åberopande av artikel 102 FEUF

26. I den aktuella linjen i rättspraxis har domstolen funnit att regleringsorganet, som inrättats med stöd av artikel 30 i direktiv 2001/14, har exklusiv behörighet att pröva de avgifter som infrastrukturförvaltaren tar ut. Domstolen drog följaktligen slutsatsen att en direkt tillämpning vid den nationella domstolen av lagstiftningen om avgifter skulle inkräkta på regleringsorganets exklusiva behörighet. [12]

27. En överföring av den tolkning som följer av denna linje i rättspraxis vid åberopande av artikel 102 FEUF leder till slutsatsen att den tvistemålsdomstol som dömer på grundval av denna artikel inte heller kan uttala sig om giltigheten av de avgifter som infrastrukturförvaltaren har beslutat om. DB Station & Service förefaller godta denna lösning.

[12] Se, för ett liknande resonemang, domen i målet CTL Logistics, punkterna 84 och 86, och domen i målet Koleje Mazowieckie, punkterna 53 och 54.

28. Frågan huruvida en avgift faktiskt har ålagts av nätförvaltaren i strid med bestämmelserna om dessa avgifter, vilka anges i kapitel II i direktiv 2001/14, är ett nödvändigt steg för att komma fram till beslutet om kompensation för (förmodat) felaktigt inbetalda avgifter. Att ålägga en nationell domstol som prövar ett skadeståndsyrkande att begära att problemet ska avgöras av ett annat organ förefaller strida mot fast rättspraxis avseende den direkta effekten av artikel 102 FEUF. [13] Enligt denna rättspraxis, som lagstiftaren har hänvisat till i artikel 6 i förordning (EG) nr 1/2003, [14] kan de nationella domstolarna tillämpa artiklarna 81 och 82 EG (nu artiklarna 101 och 102 FEUF) oberoende av och parallellt med Europeiska kommissionen och de nationella konkurrensmyndigheterna.

29. Det skulle vara möjligt att tänka sig ett system i vilket ett oberoende regleringsorgan är behörigt att lösa tvister mellan den som förvaltar nätet och järnvägsföretagen angående avgifter och att skapa effektiva rättsmedel. [15] Att i ett sådant fall införa en processuell skyldighet att försöka lösa en tvist vid ett sådant kontrollorgan innan talan väcks vid domstol skulle enligt min mening inte nödvändigtvis strida mot den direkta effekten av artikel 102 FEUF. Sådana lösningar finns på många områden i medlemsstaternas rättssystem och i unionsrätten. [16]

30. I de flesta av dessa fall får emellertid den myndighet som sökanden ska vända sig till innan talan väcks vid domstol bevilja sökanden den rättighet som han eller hon gör anspråk på.

31. Så tycks inte vara fallet här.

32. Regleringsorganet har en begränsad möjlighet till prövning som inte omfattar allmän behörighet att lösa tvister. [17] Det förefaller under alla omständigheter som om organet inte kan pröva sådana ersättningsyrkanden som avser att skadestånd ska erhållas. [18]

33. Detta är det första skälet till att jag anser att en överföring av linjen i rättspraxis inte är förenlig med den direkta effekten av artikel 102 FEUF.

34. Det andra skälet till att det inte är önskvärt att domstolsprövningen enligt artikel 102 FEUF underställs ett föregående lagakraftvunnet beslut från regleringsorganet (vilket även omfattar domstolsprövningen av detta beslut) är att det, under sådana omständigheter som i det aktuella fallet, skulle kunna medföra ett åsidosättande av rätten till ett effektivt domstolsskydd.

[13] Se fotnot 3 ovan.

[14] Rådets förordning av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 [EG] (EGT L 1, 2003, s. 1).

[15] Inom el- och telekommunikationssektorerna föreskrivs i respektive instrument att de nationella regleringsmyndigheterna ska ansvara för att avgöra tvister mellan företag (se artikel 5.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (omarbetning) (EUT L 321, 2018, s. 36) och artikel 59.3 e, 59.5 b och 59.6 c i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU (EUT L 158, 2019, s. 125)).

[16] Så är fallet med artikel 91.2 i tjänsteföreskrifterna för tjänstemännen i Europeiska unionen, enligt vilken talan vid behöriga unionsdomstolar endast kan tas upp till prövning om en person dessförinnan har vänt sig till tillsättningsmyndigheten. Se, i detta hänseende, mitt förslag till avgörande i målet kommissionen/Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] Regleringsorganets behörighet regleras i artikel 30 i direktiv 2001/14.

[18] Se även det beslut som nämns i fotnot 6 ovan. Regleringsorganet förefaller således själv ha en sådan bild av sin uppgift, eftersom det är ostridigt att regleringsorganet hade anmodat järnvägsföretagen att väcka talan vid allmän domstol för den ekonomiska delen av sina yrkanden.

35. I artikel 30.5 i direktiv 2001/14 anges visserligen att ”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.” [19] Det kan emellertid konstateras att denna frist har överskridits avsevärt och att organ som har varit involverade i mer än 10 år fortfarande inte har nått några resultat.

36. Jag förstår behovet av att bevara den ändamålsenliga verkan av regleringsorganets roll som regleringsorgan. De krav som följer av ett effektivt domstolsskydd inom skälig tid [20] är emellertid lika viktiga och talar för ett parallellt erkännande [21] av de nationella domstolarnas behörighet under sådana omständigheter som dem som är aktuella i det nationella målet.

37. Mot bakgrund av det ovan anförda anser jag att den tolkning av direktiv 2001/14 som följer av domarna i målen CTL Logistics och Koleje Mazowieckie inte ska överföras på omständigheterna i det nationella målet och att det inte är önskvärt att utvidga den.

B. En åtskillnad mellan den befintliga linjen i rättspraxis och rättspraxis avseende den direkta effekten av artikel 102 FEUF

38. Enligt den andra lösningen ska direktiv 2001/14 tolkas så, att det inte utgör hinder för ett beslut från en nationell domstol som med stöd av artikel 102 FEUF prövar huruvida järnvägsavgifter är giltiga eller ogiltiga.

39. ODEG och kommissionen tycks ansluta sig till denna ståndpunkt.

40. Denna lösning gör det emellertid nödvändigt att skilja förevarande mål från de bakomliggande omständigheterna i målen CTL Logistics och Koleje Mazowieckie.

41. Om ett nytt mål, vad gäller de rättsligt relevanta faktiska omständigheterna, i allt väsentligt liknar det mål i vilket en regel införts, är det i princip nödvändigt att tillämpa samma regel i det nya målet. Om man ändå vill undvika att tillämpa denna regel, måste man söka efter en skillnad som visar att det första målet skiljer sig från det andra. [22]

42. I förevarande fall har järnvägsföretaget (ODEG) inom ramen för ett domstolsförfarande begärt ersättning för de avgifter som företaget har betalat till den som driver järnvägsnätet, men som företaget anser inte ska betalas, eftersom dessa avgifter har tagits ut i strid med gällande rätt. I första instans begärde bolaget återbetalning av skillnaden mellan den gamla avgiften och den nya avgiften som den ansåg vara ogiltig. [23] Grunden för en sådan talan – 315 § BGB – har ersatts av artikel 102 FEUF som är i fråga i målet om överklagande (till följd av CTL-domen och ändringarna i den tyska lagstiftningen) [24] och föremålet för talan är numera ett yrkande om skadestånd (i stället för ett yrkande om återbetalning). *Kärnan* i det yrkande som framställts av

[19] Min kursivering.

[20] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 februari 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Preskriptionstid) (C-219/20, EU:C:2022:89, punkt 45 och där angiven rättspraxis).

[21] Ett sådant parallellt erkännande gör det också möjligt att undvika att domstolsprövningen tvärtom utgör det enda rättsmedlet, trots att detta även kan omfatta olika nackdelar gällande eventuella kostnader och att förfarandet kan bli långvarigt.

[22] Se Tridimas, T., ”Precedent and the Court of Justice, A Jurisprudence of Doubt?” i Dickinson J., Eleftheriadis, P. (red.), *Philosophical Foundations of EU Law*, OUP, Oxford, 2012, s. 307–330; Jacobs, M., *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, CUP, Cambridge, 2014, s. 127 och följande sidor.

[23] Regleringsorganet beslutade att 2005 års avgiftstaxa stred mot kraven i direktivet. DB Station & Service bestred detta beslut och det slutliga domstolsavgörandet har fortfarande inte kommit. Se punkt 8 ovan.

[24] Se punkt 13 ovan.

klaganden i det nationella målet har inte varierat mellan första instans och målet om överklagande, det vill säga återbetalning av det överskjutande beloppet. Även i övrigt är omständigheterna desamma. Endast den bestämmelse som åberopats till stöd för yrkandet har ändrats, eftersom artikel 102 FEUF under tiden har ersatt 315 § BGB.

43. Även klagandens begäran i målet CTL Logistics grundade sig på 315 § BGB och avsåg återbetalning av skillnaden mellan den gamla avgiften och den nya avgiften (av år 2005), eftersom den senare ansågs orättvis. I målet Koleje Mazowieckie var talan av samma slag. Sökanden begärde skadestånd av såväl staten som förvaltaren av järnvägsnätet för att ha godkänt det beslutade pris som påstods strida mot principerna i direktiv 2001/14. Grunden för detta yrkande var statens skadeståndsansvar till följd av åsidosättande av statens skyldigheter enligt EU-rätten sedan målen Francovich m.fl.,[25] Brasserie du pêcheur och Factortame[26]. I den polska lagstiftning som var tillämplig i målet Koleje Mazowieckie föreskrevs dessutom ett striktare ansvar än i unionsrätten.

44. I alla tre fallen väcktes talan vid de nationella domstolarna, oberoende av den rättsliga grunden för talan, om återbetalning eller skadestånd som krävde att de uttalade sig om giltigheten av de avgifter som föreskrevs i avtalet om nyttjande av järnvägsnätet.

45. Oavsett hur avgifterna bestreds var konkurrenslagstiftningen inom järnvägssektorn tillämplig.

46. Av dessa skäl anser jag att det nationella målet inte skiljer sig från de omständigheter som har varit relevanta för tolkningen av direktiv 2001/14 i linjen i rättspraxis. Hur man än vrider och vänder på problemet avser de tre målen *in fine* nämligen ett yrkande om ekonomisk ersättning med hänvisning till den felaktigt betalade överskjutande delen av avgiften. Dessutom berodde frågan huruvida denna begäran var välgrundad, i samtliga fall på om avgiften togs ut i enlighet med direktiv 2001/14 eller inte.

47. Mot bakgrund av likheten mellan de relevanta omständigheterna, uppkommer frågan vilka andra faktorer som skulle kunna motivera att skilja det aktuella målet från de andra i syfte att upprätthålla den tidigare linjen i rättspraxis.

48. Domen i målet CTL Logistics kan motiveras av skäl som är specifika för det målet. Den nationella domstolen hade enligt 315 § BGB behörighet att uttala sig i enlighet med rätt och billighet (*ex aequo et bono*) och själv fastställa avgiftens skälighet.

49. Domstolen förklarade i denna dom att denna nationella bestämmelse inte beaktar den omständigheten att endast de avgifter som fastställs på grundval av enhetliga kriterier kan säkerställa den prissättning som föreskrivs i direktiv 2001/14, genom att helt fokusera på huruvida det individuella avtalet är ekonomiskt rationellt.[27] Det hade således kunnat hävdas att detta särskilda förfarande som föreskrivs i den nationella rätten äventyrar direktivets ändamålsenliga verkan genom att ge de nationella domstolarna behörighet att avgöra vilka

[25] Dom av den 19 november 1991, (C-6/90 och C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] Dom av den 5 mars 1996, (C-46/93 och C-48/93, EU:C:1996:79).

[27] Domen i målet CTL Logistics, punkt 74. Jag finner emellertid inte detta argument övertygande, eftersom en civilrättslig domstol som prövar frågan om prislojalitet inte kunde ha åsidosatt den princip om fastställande av avgifter som föreskrivs i direktiv 2001/14. Se, för ett liknande resonemang, förslag till avgörande av generaladvokaten Mengozzi i målet CTL Logistics, (C-489/15, EU:C:2016:901, punkterna 39–41).

avgifter som är skäliga i enskilda fall. En sådan behörighet skulle kunna anses vara oförenlig [28] med det system för fastställande av avgifter för utnyttjande av järnvägsnätet som föreskrivs i direktivet och som står under regleringsorganets kontroll.

50. Denna eventuellt överflödiga behörighet hos de nationella domstolarna enligt 315 § BGB i förhållande till regleringsorganets befogenheter enligt direktiv 2001/14 har emellertid avhjälpts av den tyska lagstiftaren, som har uteslutit tillämpningen av 315 § BGB på avtal mellan nätförvaltaren och aktörerna inom järnvägssektorn. [29]

51. Om målet CTL Logistics följaktligen var begränsat till den särskilda situationen för domstolar som dömer i enlighet med rätt och billighet (*ex aequo et bono*) och har behörighet att fastställa skälig avgift i särskilda fall, skulle detta kunna göra det möjligt att skilja omständigheterna i målet CTL Logistics från omständigheterna i förevarande mål.

52. Det är dock inte bara skälen i domen i målet CTL Logistics som talar för en mer allmän tillämpning, utan jag anser även att det sedan domen i målet Koleje Mazowieckie meddelades, är svårt att tänka sig att domstolen skulle begränsa linjen i rättspraxis. I den sistnämnda domen upprepades den ståndpunkt som intagits i domen i målet CTL Logistics, enligt vilken endast regleringsorganet kan ogiltigförklara avgifter, och utvidgades till att omfatta situationen för det domstolsförfarande som avsåg statens skadeståndsansvar för ett felaktigt införlivande av direktiv 2001/14.

53. I målet Koleje Mazowieckie var det nödvändigt för den nationella domstolen att avgöra huruvida det nationella införlivandet av direktiv 2001/14, som gjorde det möjligt att fastställa den avgift som klaganden ansåg vara rättsstridig, var förenligt med direktivet. [30] Trots att det var ett annat sammanhang än CTL Logistics ansåg domstolen att denna rättspraxis var fullt tillämplig i det aktuella målet. [31] Detta berodde på att det första huvudsakliga skälet för att neka den nationella domstolen behörighet att uttala sig om giltigheten av avgifterna var detsamma, det vill säga den eventuella skillnaden mellan de nationella domstolarnas avgöranden. [32]

54. Denna möjlighet att det uppstår skillnader i beslutet om huruvida avgifterna är förenliga med direktiv 2001/14 finns dock även i mål som avgörs på grundval av artikel 102 FEUF.

55. Det andra huvudsakliga skälet i den tidigare linjen i rättspraxis var att de nationella domstolarna skulle lösa enskilda fall, vilket i lika hög grad skulle kunna leda till en situation där den aktör som vunnit målet med nödvändighet skulle erhålla en fördel i förhållande till sina konkurrenter som inte har väckt en sådan talan. [33]

[28] Även om det inte ska bortses från att denna befogenhet begränsas av den nationella domstolens skyldighet att tillämpa direktiv 2001/14. Se punkt 71 ovan.

[29] Denna lagändring skedde efter ett flertal akademiska och politiska kontroverser i Tyskland. Det framgår av punkt 13 i förslag till avgörande av generaladvokaten Mengozzi i målet CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901), att ”[d]en interna debatt som denna riktning i rättspraxis har gett upphov till förefaller ha lett till en verklig institutionell konflikt, vilket bland annat framgår av att Bundesrat (federalt råd i Tyskland) tydligt motsätter sig förslaget i lagförslaget om ändring av järnvägslagstiftningen och införlivande av direktiv [2001/14 om att uttryckligen utesluta tillämpningen av 315 § BGB inom ramen för tillämpningen av denna lagstiftning.” Slutligen förefaller det (eftersom den tyska regeringen inte deltog i detta förfarande) som om den tyska lagstiftaren har haft för avsikt att förklara att artikel 315 i BGB inte är tillämplig på en sådan situation som den som är aktuell i det nationella målet (punkt 14 i nämnda förslag till avgörande).

[30] Den nationella domstolen skulle pröva huruvida avgiften var giltig med beaktande av EU-domstolens dom i vilken det konstaterades att den polska staten hade gjort sig skyldig till fördragsbrott vid införlivandet av direktiv 2001/14 (dom av den 30 maj 2013, kommissionen/Polen. C-512/10, EU:C:2013:338).

[31] Domen i målet Koleje Mazowieckie, punkt 52.

[32] Se, vad gäller denna argumentation, punkt 64 och följande punkter.

[33] Domen i målet CTL Logistics, punkt 95, och domen i målet Koleje Mazowieckie, punkt 51.

56. Även i detta avseende gäller denna anmärkning i samma grad för tvister där de nationella domstolarna avgör ett mål på grundval av artikel 102 FEUF.

57. Det förefaller således inte möjligt att anse att förevarande mål skiljer sig från de mål i den tidigare linjen i rättspraxis angående ståndpunkten att de huvudsakliga motiveringar som föreslagits i målen i denna praxis inte är tillämpliga i förevarande mål.

58. Slutligen begränsas genom domen i målet Koleje Mazowieckie möjligheten att särskilja CTL Logistics på grundval av normhierarkins logik. Om man kunde hävda att förevarande mål skiljer sig från de andra genom att artikel 102 FEUF har företräde som rättslig grund för den nationella domstolens prövning av avgifters giltighet, följer även en medlemsstats ansvar, som var aktuellt i målet Koleje Mazowieckie, av primärrätten, det vill säga unionsrättens direkta effekt och skyldigheten till lojalt samarbete.

59. Det förefaller således svårt att skilja förevarande mål från den tidigare linjen i rättspraxis efter de omständigheter som låg till grund för de olika målen och de rättigheter som parterna försökte göra gällande. Det är även svårt att särskilja detta mål på grundval av att samma skäl inte kan tillämpas vid en tolkning av direktiv 2001/14 enligt vilken regleringsorganet enligt direktivet ges exklusiv behörighet att besluta om avgifternas giltighet. Slutligen kan åtskillnaden inte heller grundas på den normhierarki som ger de nationella domstolarna behörighet att besluta om avgifternas giltighet.

60. Detta leder mig till den tredje lösningen.

C. Att ompröva den befintliga linjen i rättspraxis

61. Den linje i rättspraxis som följer av domarna i målen CTL Logistics och Koleje Mazowieckie kan inte överföras på omständigheterna i förevarande mål och det är inte heller möjligt att särskilja denna linje från omständigheterna i det aktuella fallet.

62. Sammantaget anser jag således att det är nödvändigt att föreslå en tredje lösning för domstolen, som består i att ompröva nämnda linje i rättspraxis, inte bara när artikel 102 FEUF åberopas, utan även, för enhetlighetens skull, och i enlighet med artikel 30.2 i direktiv 2001/14, oberoende av vilken rättslig grund som ska ligga till grund för den ansökan som ”sökanden” i den mening som avses i denna bestämmelse lämnar in.

63. Enligt min mening finns det ingen anledning att tolka direktiv 2001/14 på så sätt att det ger regleringsorganet exklusiv behörighet att pröva avgifternas giltighet. Detta eftersom unionsrätten innehåller mekanismer för att förebygga risken för skilda tolkningar (1) och eftersom en sådan exklusiv behörighet inte förefaller följa av det system som avses i direktiv 2001/14 (2).

1. Förebyggande av risken för skilda tolkningar

64. Det huvudsakliga skäl som domstolen föreslog i målet CTL Logistics, och som upprepades i målet Koleje Mazowieckie, var risken för skilda tolkningar av järnvägsavgifterna som kunde följa av olika avgöranden från de nationella tvistemålsdomstolarna. En möjlig skillnad ansågs strida mot syftet med direktiv 2001/14 och mot syftet med inrättandet av regleringsorganet.

65. I vissa nationella avgöranden som den hänskjutande domstolen har hänvisat till har domstolarna upprepat detta argument, som även den hänskjutande domstolen har instämt i, och DB Station & Service återges även detta i dess yttrande till domstolen. Samtliga har godtagit denna argumentation och överfört den på situationer i vilka beslut måste fattats på grundval av artikel 102 FEUF.

66. Är risken för skilda tolkningar verkligen så stor, och är den annorlunda i en situation där en domstols behörighet grundar sig på 315 § BGB, medlemsstatens ansvar eller artikel 102 FEUF?

67. Utan att det är möjligt att helt utesluta uppkomsten av sådana skilda tolkningar av konkreta bestämmelser och deras tillämpning på varje enskilt fall, är det viktigt att hålla i minnet att uppkomsten av eventuella skilda tolkningar är en del av riskerna i en sådan regional integrationsprocess som den genom Europeiska unionen.

68. Det handlar således inte om att fastställa huruvida skilda tolkningar kan uppstå, utan om det finns metoder för kontroll eller samordning som gör det möjligt att undvika att dessa eventuella skillnader består och ökar.

69. De nationella domstolarnas skyldighet att tillämpa unionsrätten, i kombination med begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, föreskrivs i fördragen för att säkerställa den enhetlighet som krävs i unionsrätten. Förevarande mål och domarna i målen CTL Logistics och Koleje Mazowieckie utgör en perfekt illustration av effektiviteten av mekanismen i artikel 267 FEUF. I alla dessa mål gjordes nämligen en begäran om förhandsavgörande.

70. Risken för att tvistemålsdomstolars prövning skulle ge upphov till skilda tolkningar förefaller mig således överdriven. Dessa domstolar är nämligen skyldiga att tillämpa samtliga unionsrättsliga bestämmelser, inklusive direktiv 2001/14.

71. Vid tillämpningen av nationella bestämmelser, även dem som härrör från rättsområden som civilrätten, är dessa rättsregler aldrig självständiga. De nationella domstolarna ska, även om de är tvistemålsdomstolar, tolka den nationella lagstiftningen på ett sätt som är förenligt med unionsrättens krav.

72. Oavsett om det handlar om att uttala sig om avgifternas skälighet,[34] eller om det felaktiga införlivandet av direktiv 2001/14 som gjorde det möjligt att genom avtal fastställa avgiften till en nivå som strider mot bestämmelserna i detta direktiv, eller om det missbruk av dominerande ställning som har visat sig genom att orimligt höga avgifter tagits ut, kan dessa domstolar inte undgå tillämpningen av direktivet. De principer för fastställande av avgiften som anges i kapitel II i samma direktiv kan inte kringgås i något av de förfaranden i vilka de nationella domstolarna (tvistemålsdomstolar eller andra domstolar) har anmodats att uttala sig om avgifternas giltighet.[35] Om det råder osäkerhet om hur dessa principer ska tolkas får de behöriga domstolarna – och måste domstolarna i sista instans – vända sig till EU-domstolen.

[34] Se, angående detta, förslag till avgörande av generaladvokaten Mengozzi i målet CTL Logistics, (C-489/15, EU:C:2016:901, punkterna 39–41).

[35] Se även, vad gäller beaktandet av sektorsspecifika bestämmelser vid tillämpningen av de allmänna konkurrensreglerna, 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).

73. Unionsrätten erbjuder följaktligen mekanismer för att undvika skilda tolkningar av den relevanta lagstiftningen, även om den tillämpas parallellt av de nationella domstolarna och kontrollorganet som inrättas genom denna lagstiftning.

2. Förekomsten av parallell behörighet

74. Vad gäller tillämpningen av den allmänna och sektorsspecifika konkurrenslagstiftningen ska det erinras om att artikel 10.7 i direktiv 91/440/EEG [36], i dess konsoliderade lydelse enligt direktiv 2001/12 [37], föreskriver lydelse: ”[u]tan att det påverkar gemenskapslagstiftningen och nationella bestämmelser om konkurrenspolitik och de institutioner som är behöriga i denna fråga, skall det regleringsorgan som inrättats i enlighet med artikel 30 i direktiv 2001/14[…] *eller ett annat organ med samma grad av oberoende* övervaka konkurrensen på marknaderna för järnvägstjänster” [38].

75. Det finns en liknande behörighetsfördelning i artikel 56.2 i direktiv 2012/34/EU [39], där det preciseras att ”[u]tan 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”.

76. Behörigheten att tillämpa konkurrensreglerna på området ankommer således inte enbart på detta regleringsorgan utan även på alla ”institutioner som är behöriga i denna fråga”, såsom de nationella konkurrensmyndigheterna och de nationella domstolarna. En sådan behörighet för dessa myndigheter påverkar inte kommissionens behörighet enligt artikel 11.6 i förordning nr 1/2003, enligt vilken det är möjligt att frånta myndigheterna deras behörighet till förmån för kommissionen.

77. Denna kompetensfördelning vid tillämpningen av sektorspecifika bestämmelser och mer allmänna konkurrensbestämmelser har upprepats vid flera tillfällen för telekomsektorn, [40] eller inom luftfartssektorn, [41] och förefaller även vara tillåten för postsektorn. [42]

78. Regleringsorganet, i den mening som avses i artikel 30.2 i direktiv 2001/14, har således enligt min mening parallella [43] och inte exklusiva befogenheter att tillämpa bestämmelserna för järnvägssektorn eller de allmänna konkurrensbestämmelserna, inklusive bestämmelserna om fastställande av avgifter.

[36] Rådets direktiv av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 1991, s. 25; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 45).

[37] Europaparlamentets och rådets direktiv av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440 (EGT L 75, 2001, s. 1).

[38] Min kursivering.

[39] 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).

[40] Dom av den 10 juli 2014, Telefónica och Telefónica de España/kommissionen (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), och dom av den 25 juli 2018, Orange Polska/kommissionen (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] Dom av den 30 april 1986, Asjes m.fl. (209/84–213/84, EU:C:1986:188), och dom av den 11 november 2021, Stichting Cartel Compensation och Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, punkt 45 och där angiven rättspraxis).

[42] Meddelande från kommissionen om tillämpningen av konkurrensreglerna inom postsektorn och om utvärderingen av vissa statliga åtgärder i samband med posttjänster (EGT C 39, 1998, s. 6 och följande sidor).

[43] Se Idot, L., ”Règles de concurrence et régulations sectorielles”, i van Damme, J. och van der Mensbrugghe, F., *La régulation des services publics en Europe*, ASPE Europe, Paris, 2000, s. 377–415.

79. Det är således felaktigt att, såsom anges i punkt 84 i domen i målet CTL Logistics, tvistemålsdomstolar, vid vilka en talan om återbetalning av avgifter har väckts, inte kan tillämpa järnvägslagstiftningen eller andra bestämmelser utan att göra intrång på regleringsorganets behörighetsområde [44] avseende regleringsorganet för järnvägarna.

80. På konkurrensområdet stöds regleringsorganets och medlemsstaternas domstolars parallella och kompletterande behörighet av artikel 6 i förordning nr 1/2003, i vilken det uttryckligen föreskrivs att de nationella domstolarna är behöriga att tillämpa artiklarna 81 och 82 EG, nu artiklarna 101 och 102 FEUF. I samma anda härrör antagandet av direktiv 2014/104/EU [45] ur en liknande logik med en effektiv och decentraliserad tillämpning av den europeiska konkurrensrätten, som sker även vid de nationella domstolarna.

81. Slutligen, och inte desto mindre, antyder själva lydelsen i direktiv 2001/14 inte någon avsikt hos unionslagstiftaren att ge regleringsorganet för järnvägarna exklusiv behörighet i fråga om beslut om avgifters giltighet.

82. I artikel 30.2 i direktiv 2001/14 föreskrivs att ”[e]n sökande *skall kunna* överklaga till regleringsorganet om han anser att han har blivit orättvist behandlad, diskriminerad eller på något sätt kränkt” [46] I denna bestämmelse föreskrivs således endast en enkel möjlighet att vända sig till regleringsorganet. [47]

83. Vid jämförelsen med andra sektorer bör det även påpekas att inom kommunikationssektorn anges det i skäl 69 i direktiv 2018/1972 att företag i händelse av tvist även bör ”kunna” vända sig till den sektorsövergripande regleringsmyndigheten.

84. Av denna prövning följer att regleringsorganet för järnvägarna, enligt direktiv 2001/14 och därefter direktiv 2012/34, inte har exklusiv behörighet att uttala sig om järnvägsavgifternas giltighet.

D. Måste den nationella domstolen avvakta regleringsorganets lagakraftvunna beslut?

85. Den hänskjutande domstolen vill även ha klarhet i huruvida den, för det fall de nationella domstolarna är behöriga att avgöra tvisten med stöd av artikel 102 FEUF, oberoende av regleringsorganet, ändå måste invänta regleringsorganets lagakraftvunna beslut.

[44] Det kan inte heller anses att en nationell domstols tillämpning av allmänna eller sektoriella konkurrensregler gör intrång på regleringsorganets befogenheter och handlingsutrymme, utan dessa förblir intakta. Dessa regler, betraktade som en helhet, undergräver inte heller organets oberoende, som föreskrivs i artikel 30 i direktiv 2001/14, eftersom dess befogenheter härrör just från en sådan rättslig reglering. Detsamma kan sägas om oberoendet hos infrastrukturförvaltaren, som garanteras i artikel 4 i detta direktiv (se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 oktober 2013, kommissionen/Italien, C-369/11, EU:C:2013:636, punkt 43 och där angiven rättspraxis).

[45] Europaparlamentets och rådets direktiv av den 26 november 2014 om vissa regler som styr skadeståndstalan enligt nationell rätt för överträdelser av medlemsstaternas och Europeiska unionens konkurrensrättsliga bestämmelser (EUT L 349, 2014, s. 1).

[46] Min kursivering.

[47] Även i den spanska och den tyska versionen används det modala hjälpverbet ”kunna”. I den engelska, den kroatiska och den italienska språkversionen anges att det föreligger en rättighet. Även om de olika språkversioner som jag just hänvisat till på ett eller annat sätt fastställer en möjlighet eller en rättighet, är det på intet sätt fråga om en tvingande eller exklusiv behörighet. De olika språkversionerna ger således stöd för uppfattningen att det regleringsorgan som inrättats genom artikel 30 i direktiv 2001/14 enligt detta direktiv har en fakultativ behörighet att avgöra tvister. En sådan tolkning av regleringsorganets behörighet att avgöra tvister återfinns i direktiv 2012/34, som sedermera har ersatt direktiv 2001/14, eftersom artikel 56.1 i direktiv 2012/34, som motsvarar den tidigare artikel 30 i direktiv 2001/14, har samma lydelse som den föregående bestämmelsen.

86. Oaktat de svar som lämnats tidigare och utan att säga emot dessa, är det *möjligt* att vilandeförklara mål vid de nationella domstolarna när dessa känner till ett parallellt förfarande vid regleringsorganet, för att bevara nyttan av förfarandet vid regleringsorganet. [48]

87. Under sådana omständigheter som dem som är aktuella i det nationella målet är det emellertid utrett att förfarandet vid regleringsorganet redan pågått i flera år. [49] Det är dessutom troligt, såsom den hänskjutande domstolen ger uttryck för, att detta förfarande, eller användningen av rättsmedel mot ett eventuellt beslut som kan följa av detta förfarande, inte kommer att avslutas i en omedelbar framtid.

88. Under sådana omständigheter måste den nationella domstol som direkt har att pröva en talan som syftar till att fastställa om ett handlande utgör missbruk fråga sig om en vilandeförklaring inte utgör hinder för att sökanden inom skälig tid får möjlighet att få sin sak prövad i domstol och rätt till skadestånd. [50]

89. I ett sådant fall, och i syfte att undvika att domen dröjer längre än vad som kan anses vara rimligt, kan rätten till ett effektivt domstolsskydd innebära att det inte går att vilandeförklara domstolsförfarandet i avvaktan på att regleringsorganets eventuella beslut vinner laga kraft och att tillgängliga rättsmedel ska ha uttömts.

90. Jag anser följaktligen att unionsrätten inte medför någon skyldighet för de nationella domstolar som har att pröva en talan som väckts med stöd av artikel 102 FEUF, att avvakta ett beslut från regleringsorganet. Jag anser även att den hänskjutande domstolen kan besluta att vilandeförklara målet för att invänta detta beslut, om detta inte äventyrar parternas rätt till ett effektivt domstolsskydd.

IV. Förslag till avgörande

91. Mot bakgrund av ovanstående överväganden föreslår jag att domstolen besvarar de frågor som ställts av Kammergericht Berlin (Regionala överdomstolen i Berlin, Tyskland) på följande sätt:

1) 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 ska tolkas så, att det, oberoende av den tillsyn som utövas av regleringsorganet, inte utgör hinder för tvistemålsdomstolarnas behörighet att enligt artikel 102 FEUF pröva en talan som väckts av ett järnvägsföretag och som avser återbetalning av den överskjutande del av avgifterna som har betalats felaktigt.

2) Unionsrätten medför inte någon skyldighet för de nationella domstolar som har att pröva en talan som ett järnvägstransportföretag har väckt med stöd av artikel 102 FEUF för att kontrollera om storleken på de avgifter som har betalats är adekvat, att invänta ett beslut från det regleringsorgan som inrättats genom artikel 30 i direktiv 2001/14 och, för det fall ett sådant beslut överklagas till domstol, att detta beslut vinner laga kraft. Med förbehåll för iakttagandet av rätten till ett effektivt domstolsskydd utgör unionsrätten inte heller hinder för att dessa nationella domstolar beslutar att invänta ett sådant beslut.

[48] Se, analogt, artikel 16 i förordning nr 1/2003.

[49] Se punkterna 7–11 ovan.

[50] Se även de referenser som anges i fotnot 17 ovan.