Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
T. ĆAPETA
fremsat den 7. april 2022 [1]

Sag C-721/20

DB Station & Service AG
mod
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Kammergericht Berlin (den regionale appeldomstol i Berlin, Tyskland))

»Præjudiciel forelæggelse – jernbanetransport – artikel 102 TEUF – misbrug af en dominerende stilling – direktiv 2001/14/EF – artikel 30 – tilsynsorgan for jernbaner – kontrol af afgifterne i henseende til konkurrenceretten – forholdet mellem de civile domstoles beføjelser og tilsynsorganets beføjelser«

I. Indledning

1. Den foreliggende sag omhandler sammenstødet mellem på den ene side resultatet af den retspraksis, der udsprang af dom af 9. november 2017, CTL Logistics (C-489/15, herefter »CTL Logistics-dommen«, EU:C:2017:834), og blev bekræftet ved dom af 8. juli 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, herefter »Koleje Mazowieckie-dommen«, EU:C:2021:553), idet Domstolen fastslog, at det forud for enhver retssag var nødvendigt at anfægte jernbaneafgifterne for det tilsynsorgan, der er oprettet i medfør af artikel 30 i direktiv 2001/14/EF [2], og på den anden side doktrinen om den direkte virkning af artikel 102 TEUF [3], hvorefter de nationale domstole har kompetence til at undersøge direkte, om en given adfærd udvist af infrastrukturforvalteren i forbindelse med fastsættelsen af disse afgifter udgør et misbrug som omhandlet i denne bestemmelse.

2. Kammergericht Berlin (den regionale appeldomstol i Berlin, Tyskland) ønsker nærmere bestemt oplyst, om og i givet fald under hvilke omstændigheder de civile domstole kan kontrollere størrelsen af afgifterne for brug af jernbaneinfrastruktur i henseende til artikel 102 TEUF.

[1] – Originalsprog: fransk.

[2] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 26.2.2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EFT 2001, L 75, s. 29).

[3] – Dom af 30.1.1974, BRT og Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, præmis 14-16), og af 28.3.2019, Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, præmis 38).

3. Denne anmodning er indgivet i forbindelse med en tvist mellem det tyske jernbaneselskab ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (herefter »ODEG«) og DB Station & Service AG, som driver ca. 5 400 banegårde i Tyskland, vedrørende tilbagebetalingen af de afgifter, som ODEG har betalt i perioden fra november 2006 til december 2010 for benyttelse af de banegårdsfaciliteter [4], der drives af DB Station & Service AG.

II. Tvisten i hovedsagen, retsforhandlingerne for Domstolen og de præjudicielle spørgsmål

4. Som datterselskab af Deutsche Bahn AG (som er den traditionelle operatør af jernbaner i Tyskland) driver DB Station & Service AG banegårdsfaciliteter i denne medlemsstat. Betingelserne for benyttelsen af disse faciliteter er fastlagt i rammeaftaler, som DB Station & Service indgår med jernbanevirksomhederne. Hver konkret benyttelse af de nævnte faciliteter reguleres derefter ved en særskilt aftale. Afgifternes størrelse bestemmes ud fra en prisliste, som DB Station & Service har opstillet pr. kategori og pr. delstat.

5. ODEG er et jernbaneselskab, der benytter DB Station & Service' infrastruktur til driften af sin virksomhed med personbefordring med jernbane på korte banestrækninger [5]. Disse to selskaber har derfor indgået en rammeaftale herom.

6. Den 1. januar 2005 indførte DB Station & Service en ny prisliste benævnt »SPS 05«. Denne prisliste betød en stigning i infrastrukturafgifterne for ODEG, som var uenig i stigningen og derfor betalte med forbehold.

7. Ved afgørelse af 10. december 2009 erklærede Bundesnetzagentur (forbundsnetagenturet, Tyskland) i egenskab af kompetent tilsynsorgan SP S05 ugyldig, dog først med virkning fra den 1. maj 2010, hvorefter en ny prisliste skulle finde anvendelse. I denne afgørelse opfordrede dette agentur klagerne til at indbringe deres sag for de civile domstole med henblik på at opnå tilbagebetaling af det beløb, de havde betalt for meget [6].

8. DB Station & Service anfægtede den nævnte afgørelse. Den 23. marts 2010 tillagde Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (appeldomstolen i forvaltningsretlige sager i delstaten Nordrhein-Westfalen, Tyskland) dette søgsmål opsættende virkning. På tidspunktet for anmodningen om præjudiciel afgørelse i den foreliggende sag havde denne domstol endnu ikke truffet afgørelse om realiteten.

9. ODEG anlagde en række søgsmål ved Landgericht Berlin (den regionale ret i første instans i Berlin, Tyskland) med påstand om tilbagebetaling af det beløb, som selskabet havde betalt i afgifter fra november 2006 til december 2010, for så vidt som dette beløb oversteg det, som selskabet ville have skullet betale ifølge den tidligere prisliste, nemlig SPS 99. Landgericht Berlin (den regionale ret i første instans i Berlin) gav ODEG medhold af rimelighedshensyn i medfør af

[4] – Bilag II, punkt 2, til direktiv 2001/14 omfatter sporadgangen til servicefaciliteterne og levering af ydelser i forbindelse med bl.a. passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter.

[5] – Det fremgår af den samlede information, som Domstolen har til rådighed, at ODEG kun udbyder togrejser til destinationer i Tyskland. Dette er dog ikke nødvendigvis til hinder for anvendelsen af artikel 102 TEUF. Jf. i denne henseende Kommissionens meddelelse – Retningslinjer vedrørende begrebet påvirkning af handelen i traktatens artikel 81 og 82 (EUT 2004, C 101, s. 81).

[6] – Forbundsnetagenturets afgørelse af 10.12.2009 vedrørende DB Station & Service AG's priser, sag nr. 705-07-038, s. 22.

§ 315 i Bürgerliches Gesetzbuch (den civile lovbog, herefter »BGB«)[7], der giver retten hjemmel til at genskabe balancen i aftalen. DB Station & Service har iværksat appel ved Kammergericht Berlin (den regionale appeldomstol i Berlin), som ved kendelse af 30. november 2015 forenede de forskellige sager.

10. Som følge af en anmodning om præjudiciel afgørelse og i forbindelse med en lignende tvist ved de civile domstole havde Domstolen i mellemtiden i CTL Logistics-dommen fastslået, at de almindelige domstoles rimelighedsefterprøvelse af sporafgifterne ikke kan ske uafhængigt af det tilsyn, som føres af det kompetente tilsynsorgan, for så vidt som efterprøvelsen af beregningsmetoderne og størrelsen af afgifterne i henseende til direktiv 2001/14 hører under enekompetencen for det tilsynsorgan for jernbaner, som er oprettet i medfør af dette direktivs artikel 30[8].

11. Efter denne dom blev der på ny fremsat krav til forbundsnetagenturet om tilbagebetaling. Ved afgørelse af 11. oktober 2019 afviste dette agentur flere jernbanevirksomheders klager, hvorved disse havde krævet efterfølgende efterprøvelse af lovligheden af SPS 05 med henblik på tilbagebetaling af det overskydende afgiftsbeløb med den begrundelse, at sådanne krav ellers ville være forældede[9]. Denne afgørelse blev genstand for et søgsmål, som på tidspunktet for anmodningen om præjudiciel afgørelse stadig verserede for Verwaltungsgericht Köln (forvaltningsdomstolen i Köln, Tyskland).

12. Kammergericht Berlin (den regionale appeldomstol i Berlin) er af den opfattelse, at løsningen af den tvist, der er blevet indbragt for den, afhænger af fortolkningen af direktiv 2001/14, som tidsmæssigt og materielt finder anvendelse.

13. Denne ret ønsker navnlig oplyst, om den lære, der kan udledes af CTL Logistics-dommen, finder anvendelse mutatis mutandis på efterprøvelsen af disse afgifter i henseende til artikel 102 TEUF og den nationale konkurrenceret, der forbyder misbrug af en dominerende stilling. Efter afgørelsen af denne sag er det nemlig dette retsgrundlag, som tvisten i hovedsagen nu omhandler i forbindelse med appellen.

14. Den nævnte ret har anført, at flere tyske civile domstole har besvaret dette spørgsmål bekræftende. De er nemlig af den opfattelse, at de principper, der er udledt af CTL Logistics-dommen, er til hinder for, at de tager stilling i sager om tilbagebetaling, inden det kompetente tilsynsorgan har truffet en endelig afgørelse i denne henseende. Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) har derimod fastslået i dom af 29. oktober 2019, »Trassenentgelte« (sporafgifter)[10], at de civile domstoles anvendelse af artikel 102 TEUF er mulig, uden at tilsynsorganet forinden har truffet en endelig afgørelse.

15. Ifølge den forelæggende ret er der gode grunde til at afvige fra den tyske øverste civile domstols holdning.

7 – BGB's § 315 med overskriften »En parts fastsættelse af ydelsen« bestemmer følgende i stk. 1 og 3:
»(1) Hvis ydelsen skal fastsættes af en af de kontraherende parter, skal det i tvivlstilfælde lægges til grund, at fastsættelsen skal ske ud fra et rimeligt skøn.
[…]
(3) Hvis fastsættelsen skal ske ud fra et rimeligt skøn, er fastsættelsen kun bindende for den anden part, hvis den opfylder kravet om rimelighed. Hvis den ikke opfylder kravet om rimelighed, sker fastsættelsen ved dom […]«

8 – CTL Logistics-dommen, præmis 84 og 86.

9 – Forbundsnetagenturets afgørelse nr. BK10-19-0011 E af 11.10.2019.

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

16. Først og fremmest kan begrundelsen i CTL Logistics-dommen – selv om denne omhandlede uforeneligheden af den i tysk civilret fastlagte rimelighedsefterprøvelse med direktiv 2001/14 – overføres på de civile domstoles anvendelse af konkurrenceretten. En indgriben fra disse domstoles side uafhængigt af tilsynsorganet kan nemlig skabe en ubalance ved, at visse jernbanevirksomheder dermed får lov at betale lavere infrastrukturafgifter. En sådan fordel vil være i strid med det centrale formål med direktiv 2001/14, som er at sikre ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og således tillade loyal konkurrence. De civile domstoles efterprøvelse vil i øvrigt være en krænkelse af tilsynsorganets enekompetence.

17. Selv om de nationale domstole i overensstemmelse med Domstolens praksis har pligt til at anvende artikel 102 TEUF direkte, har Domstolen endvidere endnu ikke taget stilling til spørgsmålet om, hvorvidt denne pligt ligeledes gælder i tilfælde, hvor et tilsynsorgan, hvis afgørelser er underlagt en domstolsprøvelse, har ansvaret for at føre tilsyn med afgifterne.

18. Endelig fastslog Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) i dom af 1. september 2020, »Stationspreissystem II«[11], at artikel 30, stk. 3, i direktiv 2001/14 ikke tillægger tilsynsorganet beføjelse til at tage stilling til allerede betalte afgifter og endnu mindre til at pålægge tilbagebetaling heraf. Denne domstol udledte heraf, at kontrollen med misbrug i medfør af artikel 102 TEUF ikke griber ind i tilsynsorganets beføjelser, eftersom denne kontrol er begrænset til tildelingen af erstatning for virksomheders adfærd i fortiden.

19. Ikke desto mindre er det den forelæggende rets opfattelse, at denne analyse af EU-retten er forkert. Dels er der intet i direktiv 2001/14, der kan underbygge den fortolkning, at tilsynsorganet kun træffer fremadrettede afgørelser. Dels tillader artikel 102 TEUF, at der træffes afgørelser, hvorved retsakter erklæres ugyldige, eller en bestemt adfærd kræves bragt til ophør. I øvrigt kan selv tilbagebetalingen af afgifter, der er opkrævet tidligere, medføre konkurrenceforvridning og tilsidesættelse af formålene med direktiv 2001/14. Ifølge den forelæggende ret viser disse betragtninger, at Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) burde have forelagt Domstolen en række præjudicielle spørgsmål i denne henseende.

20. Det er på denne baggrund, at Kammergericht Berlin (den regionale appeldomstol i Berlin) har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Er det foreneligt med [direktiv 2001/14] – navnlig dette direktivs bestemmelser om infrastrukturforvalterens forvaltningsmæssige uafhængighed (artikel 4), principperne om fastsættelse af afgifter (artikel 7-12) og om tilsynsorganernes opgaver (artikel 30) – at nationale civile domstole i konkrete tilfælde og uafhængigt af tilsynsorganets kontrol kontrollerer størrelsen af de forlangte afgifter i henhold til principperne i artikel 102 TEUF og/eller den nationale kartellovgivning?

2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende: Er kontrol ved de nationale civile domstole af, om der foreligger misbrug som omhandlet i artikel 102 TEUF og/eller den nationale kartellovgivning[,] også lovlig og påkrævet i tilfælde, hvor jernbanevirksomhederne har mulighed for at opnå en kontrol af, om de betalte afgifter er rimelige, ved det kompetente tilsynsorgan? Skal de nationale civile domstole afvente en sådan afgørelse fra tilsynsorganet og, såfremt denne anfægtes ved retten, eventuelt at den bliver endelig?«

21. DB Station & Service, ODEG og Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg.

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

III. Bedømmelse

22. Med disse to spørgsmål, som jeg vil bedømme samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om direktiv 2001/14 skal fortolkes således, at de civile domstole uafhængigt af det tilsyn, som føres af tilsynsorganet, har kompetence til i henseende til artikel 102 TEUF at pådømme påstande, som en jernbanevirksomhed fremsætter om tilbagebetaling af det overskydende, med urette betalte afgiftsbeløb.

23. Den forelæggende rets tvivl om sin kompetence i hovedsagen bunder primært i Domstolens fortolkning i CTL Logistics-sagen, siden bekræftet i Koleje Mazowieckie-sagen (herefter »den omhandlede retspraksis«), hvorefter direktiv 2001/14 tillægger tilsynsorganet enekompetence med hensyn til de afgifter, som fastsættes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, og således hindrer de nationale civile domstole i at tage stilling til disse afgifters lovlighed.

24. Det i den foreliggende sag rejste spørgsmål kan besvares på flere måder. Det første svar består i den løsning at anvende den omhandlede retspraksis på spørgsmålet om de nationale domstoles kompetence til at pådømme påstande, der fremsættes på grundlag af artikel 102 TEUF. Denne anvendelse ville føre til den konklusion, at disse nationale domstole ikke kan pådømme gyldigheden af jernbaneafgifterne, idet dette ville udgøre et indgreb i tilsynsorganets enekompetence. Som jeg vil forklare nedenfor (A), mener jeg ikke, at en sådan løsning er i overensstemmelse med retspraksis vedrørende den kompetence, som domstolene tillægges ved den direkte virkning af artikel 102 TEUF.

25. Den andet svar består i den løsning, at det lægges til grund, at de nationale domstole, der træffer afgørelse på grundlag af artikel 102 TEUF, har en uafhængig kompetence til at tage stilling til afgiften. For at nå til denne konklusion må der sondres mellem situationen i den foreliggende sag og de situationer, der er tale om i CTL Logistics-sagen og Koleje Mazowiecki-sagen. Som jeg vil forklare nedenfor, kan der efter min opfattelse ikke med rimelighed foretages en sådan sondring (B). Jeg foreslår derfor, at Domstolen tager denne den omhandlede retspraksis op til fornyet overvejelse (C). Endelig vil jeg behandle anden del af den forelæggende rets spørgsmål (D).

A. Overførelse af den omhandlede retspraksis i tilfælde af påberåbelse af artikel 102 TEUF

26. Ifølge den omhandlede retspraksis har Domstolen fastslået, at det tilsynsorgan, som er oprettet i medfør af artikel 30 i direktiv 2001/14, har enekompetence til at tage stilling til de afgifter, som infrastrukturforvalteren opkræver. Domstolen har følgelig konkluderet, at hvis de nationale domstole foretager en direkte anvendelse af jernbanelovgivningen vedrørende afgifterne, påtager de sig tilsynsorganets beføjelser [12].

27. Overførelsen af den fortolkning, der følger af den omhandlede retspraksis, i tilfælde af påberåbelse af artikel 102 TEUF fører til den konklusion, at den civile domstol, der træffer afgørelse på grundlag af denne artikel, heller ikke kan tage stilling til gyldigheden af de afgifter, som infrastrukturforvalteren har fastlagt. DB Station & Service synes at bifalde denne løsning.

28. Spørgsmålet om, hvorvidt infrastrukturforvalteren faktisk har opkrævet en afgift i strid med reglerne for disse afgifter, jf. kapitel II i direktiv 2001/14, skal besvares, før der kan træffes afgørelse om tilbagebetalingen af de (angiveligt) med urette betalte afgifter. Det forekommer at

[12] – Jf. i denne retning CTL Logistics-dommen, præmis 84 og 86, og Koleje Mazowieckie-dommen, præmis 53 og 54.

være i strid med fast retspraksis vedrørende den direkte virkning af artikel 102 TEUF [13] at pålægge en national domstol, der tager stilling til en erstatningspåstand, at anmode om, at en anden retsinstans påtager sig at drage de indledende fornuftsslutninger. Ifølge denne retspraksis, som lovgiver har gentaget i artikel 6 i forordning (EF) nr. 1/2003 [14], har de nationale domstole kompetence til at anvende traktatens artikel 81 og 82 (nu artikel 101 TEUF og 102 TEUF) uafhængigt og parallelt med Kommissionen og de nationale konkurrencemyndigheder.

29. Der kunne indføres et system, hvor en uafhængig tilsynsmyndighed gives beføjelse til at løse tvister mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhederne om afgifterne og til at tilbyde effektive retsmidler [15]. I så fald er det efter min opfattelse ikke nødvendigvis i strid med begrebet direkte virkning af artikel 102 TEUF at pålægge en sådan kontrolinstans en proceduremæssig forpligtelse til at forsøge at løse en tvist, inden den indbringes for domstolene. Sådanne løsninger findes inden for talrige områder af medlemsstaternes retssystemer såvel som i EU's retssystem [16].

30. I de fleste af disse tilfælde er den myndighed, for hvilken klageren skal indbringe en klage, inden sagen kan indbringes for retten, imidlertid beføjet til at give denne klager medhold.

31. Dette synes ikke at være tilfældet i den foreliggende sag.

32. Tilsynsorganet har en begrænset kontrolbeføjelse, som ikke omfatter en generel kompetence til at løse tvister [17]. Under alle omstændigheder synes dette organ ikke at kunne pådømme pengekrav såsom krav med henblik på at modtage erstatning [18].

33. Dette er den første grund til, at overførelsen af den omhandlede retspraksis efter min opfattelse ikke vil være i overensstemmelse med den direkte virkning af artikel 102 TEUF.

34. Den anden grund til, at det ikke er ønskeligt at gøre domstolsprøvelsen i henseende til artikel 102 TEUF betinget af tilsynsorganets endelige, forudgående afgørelse (hvilket ligeledes omfatter de retsinstanser, der foretager domstolsprøvelsen af denne afgørelse), er, at det under omstændigheder som de i den foreliggende sag omhandlede kunne medføre tilsidesættelse af retten til en effektiv domstolsbeskyttelse.

35. Det bestemmes ganske vist i artikel 30, stk. 5, i direktiv 2001/14, at »[t]ilsynsorganet anmodes om at behandle alle klager og træffe de fornødne foranstaltninger *senest to måneder* efter modtagelsen af alle oplysninger« [19]. Det må dog fastslås, at denne frist for længst er overskredet, og at de sager, der har verseret i over ti år, endnu ikke er blevet afgjort.

[13] – Jf. fodnote 3 til dette forslag til afgørelse.

[14] – Rådets forordning af 16.12.2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i [artikel 81 EF og 82 EF] (EFT 2003, L 1, s. 1).

[15] – Elektricitetssektoren og telekommunikationssektoren har hver sit instrument, der fastsætter, at de nationale tilsynsmyndigheder har ansvaret for at sikre, at tvister mellem virksomheder løses [jf. artikel 5, stk. 1, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/1972 af 11.12.2018 om oprettelse af en europæisk kodeks for elektronisk kommunikation (EUT 2018, L 321, s. 36), og artikel 59, stk. 3, litra e), stk. 5, litra b), og stk. 6, litra c), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/944 af 5.6.2019 om fælles regler for det indre marked for elektricitet og om ændring af direktiv 2012/27/EU (EUT 2019, L 158, s. 125)].

[16] – Det er tilfældet i artikel 91, stk. 2, i vedtægten for tjenestemænd i Den Europæiske Union, hvorefter en klage kun kan antages til påkendelse ved Unionens kompetente retsinstanser, når der for ansættelsesmyndigheden i forvejen er indbragt en klage. Jf. i denne forbindelse mit forslag til afgørelse Kommissionen mod Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] – Tilsynsorganets beføjelser er reguleret ved artikel 30 i direktiv 2001/14.

[18] – Jf. den afgørelse, der er henvist til i fodnote 6 til dette forslag til afgørelse. Tilsynsorganet har således tilsyneladende selv den opfattelse af sin funktion, eftersom det er ubestridt, at dette organ havde opfordret jernbanevirksomhederne til at indbringe den del af deres påstande, der udgjorde pengekrav, for de civile domstole.

[19] – Min fremhævelse.

36. Jeg forstår behovet for at opretholde den effektive virkning af tilsynsorganets rolle som regulerende myndighed. De krav, der følger af en effektiv domstolsbeskyttelse inden en rimelig frist [20], er imidlertid lige så tvingende og taler for den parallelle anerkendelse [21] af de nationale domstoles kompetence under omstændigheder som de i den foreliggende sag omhandlede.

37. På grundlag af samtlige disse betragtninger er det min opfattelse, at fortolkningen af direktiv 2001/14, som den følger af CTL Logistics-dommen og Koleje Mazowieckie-dommen, ikke bør overføres på de i hovedsagen omhandlede omstændigheder, og at det ikke er ønskeligt at udvide den.

B. Sondring mellem den omhandlede retspraksis og den retspraksis, hvorved artikel 102 TEUF har fået tillagt direkte virkning

38. Ifølge den anden løsning skal direktiv 2001/14 fortolkes således, at det ikke er til hinder for, at en national domstol på grundlag af artikel 102 TEUF træffer afgørelse om, hvorvidt jernbaneafgifterne er gyldige eller ugyldige.

39. ODEG og Kommissionen synes at bifalde denne løsning.

40. Denne løsning kræver imidlertid, at der sondres mellem den foreliggende sag og omstændighederne i CTL Logistics-sagen og Koleje Mazowieckie-sagen.

41. Hvis en ny sag med hensyn til de relevante retlige forhold i det væsentlige svarer til den sag, hvori der blev dannet en regel, er det nemlig principielt nødvendigt at anvende denne regel på denne nye sag. Hvis man ikke desto mindre ønsker at undgå at anvende den nævnte regel, må der søges en forskel, der kan begrunde sondringen mellem den første og den anden sag [22].

42. I den foreliggende sag har jernbaneselskabet (ODEG) i forbindelse med en retssag nedlagt påstand om erstatning for de afgifter, som selskabet har betalt til infrastrukturforvalteren, men som det mener at have betalt med urette, idet disse afgifter blev opkrævet i strid med gældende lov. I første instans nedlagde ODEG påstand om tilbagebetaling af forskellen mellem den tidligere afgiftssats og den nye sats, som ifølge selskabet er ugyldig [23]. Retsgrundlaget for et sådant søgsmål – BGB's § 315 – blev ændret til artikel 102 TEUF i appelsagen (efter afsigelsen af CTL Logistics-dommen og en række ændringer af tysk lovgivning) [24], og sagens genstand er nu et erstatningskrav (i stedet for et tilbagebetalingskrav). Alt andet lige har det *væsentligste indhold* af den påstand, som sagsøgeren i hovedsagen har nedlagt, nemlig tilbagebetalingen af dette overskydende beløb, i øvrigt ikke ændret sig mellem første instans og appellen. Det er alene den bestemmelse, der er blevet påberåbt til støtte for denne påstand, der har ændret sig, idet artikel 102 TEUF i mellemtiden har erstattet BGB's § 315 som retsgrundlag.

[20] – Jf. i denne retning dom af 10.2.2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Forældelsesfrist) (C-219/20, EU:C:2022:89, præmis 45 og den deri nævnte retspraksis).

[21] – En sådan parallel anerkendelse gør det også muligt at undgå, at domstolsprøvelsen modsat udgør det eneste retsmiddel.

[22] – Jf. T. Tridimas, »Precedent and the Court of Justice: A Jurisprudence of Doubt?«, i J. Dickinson og P. Eleftheriadis (red.), *Philosophical Foundations of European Union Law*, OUP, Oxford, 2012, s. 307-330, og M. Jacobs, *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, CUP, Cambridge, 2014, s. 127 ff.

[23] – Det skal påpeges, at tilsynsorganet fastslog, at prislisten fra 2005 var i strid med kravene i direktiv 2001/14. Denne afgørelse blev imidlertid anfægtet af DB Station & Service, og den endelige retsafgørelse er stadig ikke afsagt. Jf. i denne henseende punkt 8 i dette forslag til afgørelse.

[24] – Jf. i denne henseende punkt 13 i dette forslag til afgørelse.

43. Den påstand, som sagsøgeren i CTL Logistics-sagen nedlagde, var ligeledes støttet på BGB's § 315 og gjaldt tilbagebetalingen af forskellen mellem den tidligere og den nye afgift (fra 2005), fordi 2005-satsen blev anset for at være urimelig. I Koleje Mazowieckie-sagen blev der nedlagt en tilsvarende påstand. Sagsøgeren krævede erstatning, idet der var givet tilladelse til opkrævning af en pris, som angiveligt var i strid med principperne i direktiv 2001/14, af såvel staten som af infrastrukturforvalteren. Denne påstand var støttet på det erstatningsansvar for staten for skade på grund af tilsidesættelse af dens forpligtelser i henhold til EU-retten, som har fundet anvendelse siden sagen Francovich m.fl. [25] og sagen Brasserie de pêcheur og Factortame [26]. I den polske lovgivning, der var gældende i Koleje Mazowieckie-sagen, var der i øvrigt fastsat et ansvar, der var skærpet i forhold til det tilsvarende ansvar efter EU-retten.

44. I alle tre tilfælde blev der for de nationale domstole uafhængigt af retsgrundlaget for søgsmålet nedlagt påstande om tilbagebetaling eller erstatning, som nødvendiggjorde, at disse domstole traf afgørelse om gyldigheden af de afgifter, der var fastsat i aftalen om brug af jernbanenettet.

45. Desuden fandt konkurrencereglerne for jernbanesektoren anvendelse, uanset hvordan afgifterne end var blevet anfægtet.

46. Af disse grunde er jeg af den opfattelse, at hovedsagen vurderet på baggrund af omstændigheder, der har været relevante for fortolkningen af direktiv 2001/14 i praksislinjen, ikke adskiller sig fra CTL Logistics-sagen og Koleje Mazowieckie-sagen. Uanset om problemet angribes fra den ene eller den anden vinkel, vedrører de tre sager nemlig til syvende og sidst alle et krav om økonomisk erstatning med henvisning til et overskydende, med urette betalt afgiftsbeløb. Desuden var det afgørende for, om dette krav var berettiget, i alle de omhandlede sager, om afgiften var blevet pålagt i overensstemmelse med direktiv 2001/14 eller ej.

47. Eftersom de relevante omstændigheder ligner hinanden, hvilke andre faktorer kan da begrunde, at den foreliggende sag udskilles, med henblik på at opretholde den omhandlede retspraksis?

48. CTL Logistics-dommen kunne være begrundet i forhold, der var specifikke for denne sag. Den nationale domstol havde på grundlag af BGB's § 315 kompetence til at træffe afgørelse efter ret og billighed og selv fastsætte, hvad der var en rimelig afgift.

49. Domstolen forklarede i denne dom, at ved udelukkende at lægge vægt på den enkelte kontrakts økonomiske rationalitet så denne nationale bestemmelse bort fra den omstændighed, at alene en fastsættelse af afgifterne på grundlag af ensartede kriterier kan sikre den afgiftspolitik, der foreskrives af direktiv 2001/14 [27]. Det kunne derfor hævdes, at denne særlige procedure, der var fastsat i national ret, bragte dette direktivs effektive virkning i fare, idet den tillagde de nationale domstole beføjelse til at afgøre, hvilket afgiftsbeløb der var rimeligt i individuelle tilfælde. En sådan beføjelse kunne anses for uforenelig [28] med det system for fastsættelse af afgifter for brug af jernbanenettet, der er bestemt i det nævnte direktiv og placeret under tilsynsorganets kontrol.

[25] – Dom af 19.11.1991 (C-6/90 og C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] – Dom af 5.3.1996 (C-46/93 og C-48/93, EU:C:1996:79).

[27] – CTL Logistics-dommen, præmis 74. Dette argument overbeviser mig imidlertid ikke, idet den civile domstol, der traf afgørelse om prisens loyalitet, ikke har kunnet se bort fra det princip om fastsættelse af afgifterne, som er fastlagt i direktiv 2001/14. Jf. i denne retning generaladvokat Mengozzis forslag til afgørelse CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, punkt 39-41).

[28] – Om end det skal påpeges, at denne beføjelse er begrænset af den nationale domstols forpligtelse til at anvende direktiv 2001/14. Jf. i denne henseende punkt 71 i dette forslag til afgørelse.

50. Dette eventuelle misforhold mellem de nationale domstoles beføjelser i medfør af BGB's § 315 og tilsynsorganets beføjelse i medfør af direktiv 2001/14 er imidlertid blevet afhjulpet af den tyske lovgiver, som har udelukket anvendelsen af BGB's § 315 på aftaler mellem infrastrukturforvalteren og virksomhederne i jernbanesektoren [29].

51. Dersom CTL Logistics-sagen følgelig kun omhandlede den særlige situation, at domstolene træffer afgørelse efter ret og billighed og har beføjelse til at fastsætte en rimelig afgift i individuelle tilfælde, kunne det gøre det muligt at sondre mellem omstændighederne i CTL Logistics-sagen og omstændighederne i den foreliggende sag.

52. Imidlertid kan ikke alene præmisserne i CTL Logistics-dommen tyde på en mere generel anvendelse, men efter afsigelsen af Koleje Mazowieckie-dommen er det også blevet vanskeligt at forestille sig en underinddeling af den omhandlede retspraksis. Sidstnævnte dom gentog det synspunkt, der blev anlagt i CTL Logistics-dommen, hvorefter alene tilsynsorganet kan erklære afgifter ugyldige, og udvidede fortolkningen til situationer, hvor staten ved et søgsmål stilles til ansvar for ukorrekt gennemførelse af direktiv 2001/14.

53. I Koleje Mazowieckie-sagen var den nationale domstol konfronteret med behovet for en stillingtagen til, om den nationale gennemførelse af direktiv 2001/14, der muliggjorde fastsættelsen af den afgift, som sagsøgeren anså for ulovlig, var sket i overensstemmelse med dette direktiv [30]. Selv om omstændighederne i denne dom adskilte sig fra CTL Logistics-dommen, fandt Domstolen, at denne retspraksis kunne anvendes fuldt ud på den pågældende sag [31]. Ifølge Domstolen var den første primære begrundelse for at afvise den nationale domstols kompetence til at tage stilling til gyldigheden af afgifterne nemlig den samme, dvs. risikoen for, at de nationale domstoles afgørelser blev forskellige [32].

54. Denne risiko for, at afgørelser om afgifternes forenelighed med direktiv 2001/14 bliver forskellige, findes imidlertid også i de sager, som afgøres på grundlag af artikel 102 TEUF.

55. Den anden primære begrundelse i den omhandlede retspraksis var, at de nationale domstole afgør individuelle sager, hvilket lige så vel kan føre til en situation, hvor den virksomhed, der får medhold, nødvendigvis opnår en fordel i forhold til sine konkurrenter, som ikke har anlagt et sådant søgsmål [33].

56. Igen gælder dette klagepunkt lige så vel for tvister, hvori de nationale domstole træffer afgørelse på grundlag af artikel 102 TEUF.

[29] – Denne lovændring blev indført efter talrige akademiske og politiske stridigheder i Tyskland. Det fremgår af punkt 13 i generaladvokat Mengozzis forslag til afgørelse CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901), at »[d]en interne debat, som denne tendens i retspraksis har skabt, synes at have taget omfang af en ægte institutionel konflikt, hvilket bl.a. fremgår af den omstændighed, at Bundesrat (forbundsrådet) er åbenbart uenig i forslaget, der er indeholdt i lovforslaget om ændring af jernbanelovgivningen og gennemførelsen af direktiv 2001/14, om udtrykkeligt at udelukke anvendelsen af BGB's § 315 i forbindelse med anvendelse af denne lovgivning«. Den tyske lovgiver (den tyske regering deltog ikke i denne proces) synes til sidst at have grebet ind og erklæret, at BGB's § 315 ikke kunne finde anvendelse i en situation som den i hovedsagen omhandlede (punkt 14 i det nævnte forslag til afgørelse).

[30] – Den nationale domstol formodedes at tage stilling til gyldigheden af afgiften under hensyntagen til den dom, hvorved Domstolen fastslog, at den polske stat havde tilsidesat sine forpligtelser i forbindelse med gennemførelsen af direktiv 2001/14 (dom af 30.5.2013, Kommissionen mod Polen, C-512/10, EU:C:2013:338).

[31] – Koleje Mazowieckie-dommen, præmis 52.

[32] – Jf. vedrørende dette argument punkt 64 ff. i dette forslag til afgørelse.

[33] – CTL Logistics-dommen, præmis 95, og Koleje Mazowieckie-dommen, præmis 51.

57. Det synes således ikke muligt at lægge til grund, at den foreliggende sag adskiller sig fra de sager, der lå til grund for den omhandlede retspraksis, ud fra den betragtning, at de primære begrundelser, der blev lagt til grund i disse sager, ikke kan finde anvendelse i den foreliggende sag.

58. Endelig har Koleje Mazowieckie-dommen begrænset muligheden for, at CTL Logistics-dommen udskiller sig i kraft af den retlige trinfølge. Selv om det kunne fastslås, at den foreliggende sag udskiller sig i kraft af den forrang, som artikel 102 TEUF nyder som det retsgrundlag, hvorpå den nationale domstol har fået til opgave at tage stilling til afgifternes gyldighed, er det ansvar, som en medlemsstat kan ifalde som omhandlet i Koleje Mazowieckie-sagen, også en følge af primærretten, nemlig den direkte virkning af EU-retten og forpligtelsen til loyalt samarbejde.

59. Det forekommer således vanskeligt at adskille den foreliggende sag fra den omhandlede retspraksis på grundlag af de omstændigheder, hvorunder de forskellige sager er opstået, og de rettigheder, som parterne har søgt at gøre gældende. Det er ligeledes vanskeligt at antage, at denne sag adskiller sig fra den omhandlede retspraksis ved, at det ikke er muligt at anvende de samme begrundelser for at fortolke direktiv 2001/14 således, at det giver tilsynsorganet enekompetence til at træffe afgørelse om afgifternes gyldighed. Endelig kan sondringen heller ikke baseres på den retlige trinfølge, der tillægger de nationale domstole beføjelse til at træffe afgørelse om afgifternes gyldighed.

60. Dette bringer mig til den tredje løsning.

C. Fornyet overvejelse af den omhandlede retspraksis

61. Den omhandlede retspraksis fra CTL Logistics-dommen og Koleje Mazowieckie-dommen bør ikke overføres på omstændighederne i den foreliggende sag, og det er heller ikke muligt at skelne mellem den omhandlede retspraksis og omstændighederne i det foreliggende tilfælde.

62. Efter nøje overvejelse finder jeg det derfor nødvendigt at foreslå Domstolen at vælge en tredje løsning, der består i at genoverveje den nævnte omhandlede retspraksis, ikke alene i tilfælde af påberåbelse af artikel 102 TEUF, men også af hensyn til ensartetheden og i overensstemmelse med artikel 30, stk. 2, i direktiv 2001/14, uanset retsgrundlaget for det krav, der fremsættes af »ansøgeren« i denne bestemmelses betydning.

63. Efter min opfattelse er der ingen grund til at fortolke direktiv 2001/14 således, at det tillægger tilsynsorganet enekompetence til at bedømme afgifternes gyldighed. Det skyldes, at EU-retten indeholder mekanismer til at forebygge risikoen for forskellighed (1), og at en sådan enekompetence ikke forekommer at følge af det system, som er fastlagt ved direktiv 2001/14 (2).

1. Forebyggelse af risikoen for forskellighed

64. Den primære begrundelse, som Domstolen gav i CTL Logistics-sagen og gentog i Koleje Mazowieckie-sagen, var risikoen for varierende fortolkninger af jernbaneafgifterne, som kunne følge af de nationale civile domstoles forskellige afgørelser. En mulig forskel blev betragtet som værende i strid med både formålet med direktiv 2001/14 og tankerne bag indførelsen af tilsynsorganet.

65. I visse nationale afgørelser, som den forelæggende ret har henvist til, har den pågældende retsinstans gentaget dette argument, som den forelæggende ret også har henholdt sig, og som DB Station & Service har fremført i sine indlæg for Domstolen. Alle har accepteret denne argumentation og overført den på situationer, hvor afgørelserne har skullet træffes på grundlag af artikel 102 TEUF.

66. Er denne risiko for forskellighed virkelig så betydelig, og er den forskellig, alt efter om en domstols kompetence støttes på BGB's § 315, medlemsstatens ansvar eller artikel 102 TEUF?

67. Uden at det er muligt fuldstændig at udelukke, at sådanne forskelle kan opstå i fortolkningen af de konkrete bestemmelser og deres anvendelse i hvert enkelte tilfælde, er det vigtigt at holde sig for øje, at de eventuelt opståede forskelle indgår i en regional integrationsproces som den, der foregår i Den Europæiske Union.

68. Det drejer sig derfor ikke om, hvorvidt der kan opstå forskelle, men om der findes måder at kontrollere eller koordinere praksis på, så det kan undgås, at disse eventuelle forskelligheder forplanter sig og gror fast.

69. I denne henseende er det af hensyn til den nødvendige ensartethed i EU-retten i traktaterne bestemt, at de nationale domstole har pligt til at anvende EU-retten kombineret med den præjudicielle forelæggelse, der er indført ved artikel 267 TEUF. Den foreliggende sag og før da CTL Logistics-dommen og Koleje Mazowieckie-dommen er den perfekte illustration af, hvor effektiv mekanismen i artikel 267 TEUF er, idet der er blevet fremsat anmodninger om præjudiciel afgørelse i disse sager.

70. Risikoen for, at de civile domstoles indgriben er kilde til mulige forskelle, forekommer mig således overdrevet. Disse domstole har nemlig pligt til at anvende samtlige EU-retlige forskrifter, herunder direktiv 2001/14.

71. Ved anvendelsen af de nationale bestemmelser, selv de civilretlige f.eks., er disse retlige forskrifter i øvrigt aldrig selvstændige. De nationale domstole, herunder de civile, skal således vælge en fortolkning af den nationale lovgivning, der opfylder EU-rettens krav.

72. Uanset om de skal tage stilling til afgifternes rimelighed [34], en ukorrekt gennemførelse af direktiv 2001/14, der muliggør en kontraktlig fastsættelse af afgiften til en sats, der er i strid med dette direktivs bestemmelser, eller et misbrug af en dominerende stilling, som udmønter sig i opkrævning af uforholdsmæssigt høje afgifter, kan disse domstole ikke komme uden om anvendelsen af det nævnte direktiv. Principperne for fastsættelsen af afgiften, jf. dette direktivs kapitel II, kan ikke omgås i nogen af de sager, hvori de nationale domstole (civile og andre) anmodes om at træffe afgørelse om afgifternes gyldighed [35]. I tilfælde af tvivl om fortolkningen af disse principper kan, eller i sidste instans skal, de kompetente domstole anmode Domstolen om oplysning.

73. EU-retten indeholder følgelig mekanismer til at undgå forskelligheder i fortolkningen af den relevante ret, selv om denne anvendes parallelt af de nationale domstole og det ved denne ret indførte tilsynsorgan.

[34] – Jf. i denne retning generaladvokat Mengozzis forslag til afgørelse CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, punkt 39-41).

[35] – For så vidt angår hensyntagen til sektorlovgivningen ved anvendelse af generelle konkurrenceregler, jf. ligeledes dom af 14.10.2010, Deutsche Telekom mod Kommissionen (C-280/08 P, EU:C:2010:603, præmis 224), og af 25.3.2021, Deutsche Telekom mod Kommissionen (C-152/19 P, EU:C:2021:238, præmis 57).

2. Forekomst af parallelle kompetencer

74. For så vidt angår anvendelsen af de generelle og de sektorspecifikke konkurrenceregler gør jeg opmærksom på, at artikel 10, stk. 7, i direktiv 91/440/EØF [36], som ændret ved direktiv 2001/12/EF [37], fastsætter, at »[m]ed forbehold af Fællesskabets og medlemsstaternes regler om konkurrencepolitik og de beføjelser som institutioner med ansvar på dette område har, overvåger det efter artikel 30 i direktiv [2001/14] oprettede tilsynsorgan *eller et andet organ, som er uafhængigt i samme omfang*, konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelser, herunder markedet for jernbanegodstransport« [38].

75. I artikel 56, stk. 2, i direktiv 2012/34/EU [39] findes en analog kompetencedeling, idet det præciseres, at »[m]ed forbehold af de nationale konkurrencemyndigheders beføjelser til at sikre konkurrencen på markederne for jernbanetransportydelser har tilsynsorganet beføjelse til at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelser«.

76. Kompetencen til anvendelse af konkurrencereglerne i sektoren tillægges således ikke alene dette tilsynsorgan, men også alle »institutioner med ansvar på dette område«, såsom de nationale konkurrencemyndigheder og de nationale domstole. Det forhold, at disse myndigheder har en sådan kompetence, berører ikke i sig selv den kompetence, som Kommissionen har i medfør af artikel 11, stk. 6, i forordning nr. 1/2003, hvorefter de førstnævnte kan fortabe denne kompetence til fordel for sidstnævnte.

77. Denne kompetencefordeling ved anvendelsen af sektorreglerne og de mere generelle konkurrenceregler er blevet påpeget ved adskillige lejligheder inden for telekommunikationssektoren [40] og luftfartssektoren [41] og synes ligeledes at være accepteret i postsektoren [42].

78. Det er således min opfattelse, at tilsynsorganet, som omhandlet i artikel 30, stk. 2, i direktiv 2001/14, råder over parallelle beføjelser [43] og ikke en enekompetence til at anvende reglerne for jernbanesektoren eller de generelle konkurrenceregler, herunder reglerne om afgiftsfastsættelse.

79. Det er derfor forkert, som det hævdes i CTL Logistics-dommens præmis 84, at de civile domstole i sager, hvor afgifter kræves tilbagebetalt, ikke kan anvende jernbanelovgivningen eller andre regler uden dermed at påtage sig tilsynsorganets beføjelser [44].

[36] – Rådets direktiv af 29.7.1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT 1991, L 237, s. 25).

[37] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 26.2.2001 om ændring af direktiv 91/440 (EUT 2001, L 75, s. 1).

[38] – Min fremhævelse.

[39] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 21.11.2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT 2012, L 343, s. 32).

[40] – Dom af 10.7.2014, Telefónica og Telefónica de España mod Kommissionen (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), og af 25.7.2018, Orange Polska mod Kommissionen (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] – Dom af 30.4.1986, Asjes m.fl. (209/84-213/84, EU:C:1986:188), og af 11.11.2021, Stichting Cartel Compensation og Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, præmis 45 og den deri nævnte retspraksis).

[42] – Meddelelse fra Kommissionen om anvendelse af konkurrencereglerne på postsektoren og på vurderingen af visse statslige foranstaltninger i relation til posttjenesterne (EFT 1998, C 39, s. 2 og 6 ff.).

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

[44] – Det kan heller ikke lægges til grund, at en national domstol ved anvendelsen af de generelle eller de sektorspecifikke konkurrenceregler påtager sig tilsynsorganets beføjelser og handlefrihed, idet de forbliver intakte. Endvidere er disse regler samlet set heller ikke til skade for dette organs uafhængighed som fastsat i artikel 30 i direktiv 2001/14, eftersom dets beføjelser netop udspringer af en sådan retlig ramme. Det samme gør sig gældende for infrastrukturforvalteren, hvis uafhængighed er sikret ved dette direktivs artikel 4 (jf. i denne retning dom af 3.10.2013, Kommissionen mod Italien, C-369/11, EU:C:2013:636, præmis 43 og den deri nævnte retspraksis).

80. På konkurrenceområdet underbygges tilsynsorganets og medlemsstaternes retsinstansers parallelle og komplementære kompetencer af artikel 6 i forordning nr. 1/2003, der udtrykkeligt fastsætter, at de nationale domstole har kompetence til at anvende traktatens artikel 81 og 82 (nu artikel 101 TEUF og 102 TEUF). I tråd hermed tog vedtagelsen af direktiv 2014/104/EU [45] udgangspunkt i en logik svarende til den effektive og decentraliserede anvendelse af EU-konkurrenceretten, som ligeledes foretages af de nationale domstole.

81. Sidst, men ikke mindst, indeholder selve ordlyden af direktiv 2001/14 intet, der tyder på, at EU-lovgiver har villet tillægge jernbanetilsynsorganet enekompetence til at træffe afgørelse om afgifternes gyldighed.

82. Artikel 30, stk. 2, i direktiv 2001/14 bestemmer, at »[e]n ansøger *kan* indgive klage til tilsynsorganet, hvis han mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænket« [46]. Hermed fastsættes således alene en mulighed for at klage til tilsynsorganet [47].

83. I sammenligning med andre sektorer skal det ligeledes anføres, at det for kommunikationssektorens vedkommende i 69. betragtning til direktiv 2018/1972 præciseres, at en part i en tvist ligeledes bør »kunne« anmode den nationale sektorspecifikke tilsynsmyndighed om at afgøre tvisten.

84. Det følger af denne undersøgelse, at tilsynsorganet i jernbanesektoren, som det fremgår af direktiv 2001/14 og senere af direktiv 2012/34, ikke har enekompetence til at træffe afgørelse om jernbaneafgifternes gyldighed.

D. Skal den nationale domstol afvente tilsynsorganets endelige afgørelse?

85. Den forelæggende ret ønsker også oplyst, om en national domstol, såfremt der måtte findes en beføjelse for de nationale domstole til uafhængigt af tilsynsorganet at træffe afgørelse i tvisten på grundlag af artikel 102 TEUF, alligevel har pligt til at afvente tilsynsorganets endelige afgørelse.

86. Uanset de allerede nævnte svarmuligheder og uden at modsige dem *kan* de nationale domstole, når disse får kendskab til en parallel sag for tilsynsorganet, *vurdere, om det er nødvendigt* at udsætte sagen af hensyn til tilsynsorganets funktion [48].

87. Under omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede er det imidlertid ubestridt, at sagen allerede har verseret for tilsynsorganet i adskillige år [49]. Det er endvidere sandsynligt, således som den forelæggende ret synes at indikere, at det ikke bliver i den nærmeste fremtid, at sagen afsluttes, eller der bliver iværksat retsmidler til prøvelse af sagens eventuelle afgørelse.

[45] – Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 26.11.2014 om visse regler for søgsmål i henhold til national ret angående erstatning for overtrædelser af bestemmelser i medlemsstaternes og Den Europæiske Unions konkurrenceret (EUT 2014, L 349, s. 1).

[46] – Min fremhævelse.

[47] – I den spanske og den tyske udgave anvendes ligeledes modalverbet »kunne«. På engelsk, kroatisk og italiensk henvises til en rettighed. Selv om de forskellige sproglige versioner, som jeg her har henvist til, på den ene eller den anden måde fastslår, at der består en mulighed eller en rettighed, antyder ingen af dem, at der er tale om en obligatorisk kompetence eller enekompetence. De forskellige sproglige versioner underbygger således den betragtning, hvorefter direktiv 2001/14 tillægger det i medfør af dette direktivs artikel 30 oprettede tilsynsorgan en valgfri beføjelse til at løse tvister. Denne opfattelse af tilsynsorganets kompetence til at løse tvister genfindes i direktiv 2012/34, som i mellemtiden har erstattet direktiv 2001/14, eftersom artikel 56, stk. 1, i direktiv 2012/34, som svarer til den tidligere artikel 30 i direktiv 2001/14, har samme ordlyd som denne.

[48] – Jf. analogt artikel 16 i forordning nr. 1/2003.

[49] – Jf. punkt 7-11 i dette forslag til afgørelse.

88. Under disse omstændigheder skal den nationale domstol, for hvilken der er anlagt direkte søgsmål vedrørende en adfærds karakter af misbrug, derfor tage stilling til, om en udsættelse hindrer, at sagsøgeren sikres retten til at få tvisten afgjort inden en rimelig frist samt retten til erstatning [50].

89. I samme type tilfælde og for at undgå, at den rimelige frist for domsafsigelsen overskrides, kan retten til effektiv domstolsbeskyttelse være til hinder for, at retssagen udsættes indtil tilsynsorganets eventuelt endelige afgørelse og iværksættelsen af de tilgængelige retsmidler.

90. Det er følgelig min opfattelse, at EU-retten ikke fastsætter en forpligtelse for de nationale domstole, for hvilke der er anlagt et søgsmål støttet på artikel 102 TEUF, til at afvente tilsynsorganets afgørelse. Jeg er ligeledes af den opfattelse, at disse domstole kan beslutte at udsætte sagen med henblik på at afvente denne afgørelse, hvis dette skridt ikke bringer retten til en effektiv domstolsbeskyttelse for sagens parter i fare.

IV. Forslag til afgørelse

91. På baggrund af samtlige ovenstående betragtninger foreslår jeg, at Domstolen besvarer de af Kammergericht Berlin (den regionale appeldomstol i Berlin, Tyskland) forelagte præjudicielle spørgsmål som følger:

»1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering skal fortolkes således, at det ikke er til hinder for de civile domstoles kompetence til uafhængigt af det tilsyn, som føres af tilsynsorganet, i henseende til artikel 102 TEUF at påkende søgsmål, som en jernbanevirksomhed har anlagt med påstand om tilbagebetaling af det overskydende, med urette betalte afgiftsbeløb.

2) EU-retten fastsætter ikke en forpligtelse for de nationale domstole, for hvilke der af en jernbanevirksomhed er anlagt et søgsmål, støttet på artikel 102 TEUF, til prøvelse af, om de betalte afgifter er rimelige, til at afvente, at det tilsynsorgan, der er oprettet i medfør af artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, træffer en afgørelse, og, såfremt denne afgørelse anfægtes ved domstolene, at den bliver endelig. Med forbehold af iagttagelsen af retten til en effektiv domstolsbeskyttelse er EU-retten heller ikke til hinder for, at disse nationale domstole beslutter at afvente den nævnte afgørelse.«

[50] – Jf. henvisningerne i fodnote 20 til dette forslag til afgørelse.