

**Sag C-12/20**

**Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement**

**Dato for indlevering:**

13. januar 2020

**Forelæggende ret:**

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen  
(Tyskland)

**Afgørelse af:**

10. december 2019

**Appellant:**

DB Netz AG

**Indstævnt:**

Bundesrepublik Deutschland

---

**Hovedsagens baggrund**

Regulatorisk fastsat kontrol af netvejledningen vedrørende anmeldelse af internationale kanaler i jernbanekorridorer for godstransport efter forordning (EU) nr. 913/2010, mere specifikt: Kontrol af en af appellanten ønsket ændring af pkt. 4.2.5.1 i appellanten netvejledning 2016 (sletning af en sætning)

**Genstand og retsgrundlag for anmodningen om præjudiciel afgørelse**

Fortolkning af forordning (EU) nr. 913/2010 og direktiv 2012/34/EU; artikel 267 TEUF

**Præjudicielle spørgsmål**

1. Skal forordning nr. 913/2010, særligt for så vidt angår de opgaver, som med denne forordnings artikel 13, stk. 1, artikel 14, stk. 9, og artikel 18, litra c), er henlagt til ledelsesudvalget for en godstogskorridor, fortolkes således, at

ledelsesudvalget for en godstogskorridor er bemyndiget til selv at fastsætte proceduren for indgivelse af ansøgning til den i forordningens artikel 13, stk. 1, omtalte one-stop-shop om tildeling af infrastrukturkapacitet og – som i det aktuelle tilfælde – i denne forbindelse kræve, at der skal benyttes et elektronisk bookingsystem, eller er den pågældende procedure omfattet af de generelle bestemmelser i artikel 27, stk. 1 og 2, sammenholdt med pkt. 3, litra a), i bilag IV til direktiv 2012/34/EU, således at dette alene kan reguleres af de af en godstogskorridor berørte infrastrukturforvaltere i deres respektive netvejledninger?

2. Såfremt det første spørgsmål skal besvares med, at regulering af den i pkt. 1 omtalte procedure alene skal fremgå af den netvejledning, der udstedes af infrastrukturforvaltere, som er berørt af en godstogskorridor, skal et nationalt tilsynsorgans undersøgelse af netvejledningen da foretages i medfør af artikel 20 i forordning nr. 913/2010 eller udelukkende i medfør af bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU og de med henblik på gennemførelse heraf udstedte nationale retsfor skrifter?

a) Kan det, såfremt en undersøgelse skal finde sted i medfør af artikel 20 i forordning nr. 913/2010, anses for foreneligt med bestemmelserne i denne artikel, at et nationalt tilsynsorgan klager over en regulering i netvejledningen som den i pkt. 1 omtalte uden herved at inddrage og nå til enighed med tilsynsorganerne i de øvrige stater, som er berørt af den pågældende godstogskorridor, eller uden i det mindste først at høre disse med henblik på en fælles tilgang til sagen?

b) Såfremt undersøgelsen skal finde sted i medfør af bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU og de med henblik på gennemførelse heraf udstedte nationale retsfor skrifter, kan det da anses for foreneligt hermed – og særligt med den i artikel 57, stk. 1, andet punktum, i dette direktiv fastlagte generelle samordningspligt – at et nationalt tilsynsorgan klager over en sådan regulering uden herved at inddrage og nå til enighed med tilsynsorganerne i de øvrige stater, som er berørt af den pågældende godstogskorridor, eller uden i det mindste først at høre disse med henblik på en fælles tilgang til sagen?

3. Såfremt det første spørgsmål skal besvares med, at ledelsesudvalget for en godstogskorridor har kompetence til selv at fastlægge den i pkt. 1 omtalte procedure, har et nationalt tilsynsorgan da i medfør af artikel 20 i forordning nr. 913/2010 eller i medfør af bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU og de med henblik på gennemførelse heraf udstedte nationale retsfor skrifter ret til at undersøge en infrastrukturforvalters netvejledning for mere end vejledningens indholdsmæssige overensstemmelse med den af ledelsesudvalget fastlagte procedure og til i givet fald at klage over samme, når en infrastrukturforvalters netvejledning indeholder regler om den nævnte procedure? Såfremt dette spørgsmål besvares bekræftende, hvad er da svaret på de under pkt. 2, litra a) og b), anførte spørgsmål vedrørende denne kompetence for tilsynsorganet?

4. Såfremt det – jf. de foregående spørgsmål – tilkommer de nationale tilsynsorganer at undersøge den i pkt. 1 nævnte procedure, skal artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 913/2010 da fortolkes således, at de efter denne bestemmelse af bestyrelsen definerede rammer skal betragtes som EU-ret, der gælder for de nationale tilsynsorganer og de nationale domstole, som har forrang for national ret, og som skal fortolkes i overensstemmelse med EU-Domstolens seneste bindende fortolkning?

5. Såfremt svaret på det fjerde spørgsmål er bekræftende, er den forskrift, der er fastsat i medfør af artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 913/2010 af bestyrelserne i samtlige godstogskorridorer, jf. de pågældende rammers artikel 8, stk. 2, hvorefter korridorkapacitet skal offentliggøres og tildeles via et internationalt ansøgningssystem, der så vidt muligt er samordnet med de andre godstogskorridorer, da i modstrid med en af en national myndighed truffet afgørelse, hvorved der udstedes retningslinjer for den måde, hvorpå en infrastrukturforvalter, der er berørt af en godstogskorridor, i sin netvejledning skal udforme dette ansøgningssystem, som ikke er samordnet med de øvrige berørte staters nationale tilsynsorganer for godstogskorridorerne?

#### **Anførte EU-retlige bestemmelser**

Artikel 13, stk. 1, (»One-stop-shop til ansøgning om infrastrukturkapacitet«), artikel 14 (»Tildeling af kapacitet til godstog«), stk. 1 og 9, artikel 20 (»Tilsynsorganer«), stk. 1 og 4, betragtning nr. 7, 25 og 26 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport

Artikel 27 (»Netvejledning«), stk. 1 og 2, artikel 57 (»Samarbejde mellem tilsynsorganerne«), stk. 1, bilag IV (»Netvejledningens indhold«), nr. 3), litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde

#### **Anførte nationale bestemmelser**

§ 14 (»Adgang til jernbaneinfrastruktur«), stk. 1, § 14d (»Offentlige jernbaneinfrastrukturvirksomheders særlige underretningspligt«), pkt. 6, § 14e (»Forundersøgelse ved offentlig myndighed«), stk. 1 og 3, i Allgemeines Eisenbahngesetz (den tyske jernbanelov)

§ 3, 4 og 6 samt tillæg 1, nr. 1, litra a), og tillæg 2, nr. 3, litra a), i Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (den tyske forordning om anvendelse af jernbaneinfrastruktur)

## Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen

- 1 Som forvalter af jernbaner er appellanten i forbindelse med opfyldelse af kravene i artikel 27 i direktiv 2012/34, jf. § 4 i den tyske forordning om anvendelse af jernbaneinfrastruktur (herefter »EIBV«), forpligtet til at udarbejde og offentliggøre en netvejledning (herefter NV). En sådan NV skal også indeholde en redegørelse for principperne og kriterierne for jernbanekapacitetstildelingen. En NV skal endvidere også indeholde nærmere oplysninger om procedurer og tidsfrister vedrørende kapacitetstildelingen, herunder særligt om de nærmere vilkår, på hvilke ansøgere kan ansøge om kanaler hos jernbaneinfrastrukturforvalteren.
- 2 I 2015 blev de for godstogskorridorerne ansvarlige bestyrelser (jf. artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 913/2010) enige om fælles rammer, jf. artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 913/2010, og implementerede dem for deres respektive korridorer. Artikel 8 i disse enslydende rammer fastlagde principperne for anvendelsen af den såkaldte »Corridor One Shop Stop (jf. den såkaldte one-stop-shop i forordningens artikel 13, stk. 1) og sørgede med stk. 2 specifikt for, at korridorkapacitet skulle offentliggøres og tildeles via et internationalt ansøgningssystem, der i videst muligt omfang skal være samordnet med de andre godstrafikkorridorer. I den engelsksprogede originaludgave lød bestemmelsen i artikel 8, stk. 2, i rammerne (for godstrafikkorridorer) som følger: »The corridor capacity shall be published and allocated via an international path request coordination system, which is as far as possible harmonised with the other rail freight corridors.«
- 3 På samme tidspunkt besluttede ledelsesudvalgene (jf. artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 913/2010) for godstogskorridorerne med deltagelse af appellant, at ansøgninger om tildeling af jernbanekapacitet på i forvejen aftalte internationale kanaler udelukkende kan indgives til det pågældende organ via det elektroniske bookingsystem *Path Coordination System* (PCS), og offentliggjorde de nævnte beslutninger i bog nr. 4 i *Corridor Information Document* (CID) om godstogskorridorerne.
- 4 Den 31. august 2015 underrettede appellant det tyske Bundesnetzagentur i dets egenskab af nationalt tilsynsorgan om en ønsket ændring af netvejledning 2016 (NV 2016). Genstand for den af appellant ønskede ændring var blandt andet en i pkt. 4.2.5.1 i NV 2016 omtalt regulering af proceduren for anmodning om jernbanekapacitet på i forvejen aftalte kanaler i godstogskorridoren i medfør af forordning nr. 913/2010 ved det ansvarlige organ. Helt specifikt foreskrev pkt. 4.2.5.1 NV 2016, at indgivelse af ansøgninger om kanaler principielt alene kunne finde sted via PCS (første punktum). Af pkt. 4.2.5.1 i NV fremgik det også, at indgivelse af ansøgninger om kanaler ved det pågældende organ i tilfælde af tekniske problemer med PCS også skulle være mulig ved anvendelse af en anmeldelsesformular, som var stillet til rådighed af foreningen RailNetEurope (tredje punktum, herefter »tredje punktum« eller »det omtvistede tekstafsnit«).

- 5 Appellanten ønskede med ændringen helt at slette den angivne adgang til brug af en anmeldelsesformular i tilfælde af tekniske problemer med PCS som reserveløsning, dvs. tredje punktum i pkt. 4.2.5.1 i NV vedrørende denne situation. Appellanten angav som begrundelse herfor, at brugen af anmeldelsesformularen ikke var hjemlet i de af ledelsesudvalgene for godstogskorridorerne fastsatte og offentliggjorte bestemmelser om indgivelse af ansøgning. Hertil kom, at anmeldelsesformularen alene var beregnet til anmodninger om øvrige internationale kanaler. Den pågældende anmeldelsesformular var ikke egnet til indgivelse af ansøgning om jernbanekapacitet på i forvejen aftalte internationale kanaler, fordi ikke alle hertil nødvendige oplysninger indgik som en integreret del af anmeldelsesformularen.
- 6 Med afgørelse af 22. september 2015 afviste det tyske Bundesnetzagentur den ønskede ændring, hvilket havde til følge, at ændringen ikke kunne få virkning – heller ikke for så vidt angår de af appellanten på basis af dennes NV 2016 indgåede og fortsat gældende aftaleforhold. Appellantens indsigelse herimod blev afvist af Bundesnetzagentur. Som begrundelse for sin afgørelse anførte Bundesnetzagentur, at bestemmelsen i pkt. 4.2.5.1 NV 2016 ved en fuldstændig sletning af det omtvistede tekstafsnit var i strid med appellants pligt til at sikre en ikke-diskriminerende adgang til at benytte den af virksomheden forvaltede jernbaneinfrastruktur og en ikke-diskriminerende udførelse af de af virksomheden tilbudte pligtmæssige ydelser, herunder behandlingen af ansøgninger om tildeling af kanaler. Bestemmelserne om tildeling af kanaler gav mulighed for at tillægge tidspunktet for indgivelse af ansøgning betydning for afgørelsen. Det var således nødvendigt, at de relevante ansøgere som en reserveløsning var sikret en alternativ mulighed for indgivelse af ansøgning i tilfælde af tekniske problemer med PCS. Det var i denne forbindelse op til appellanten i stedet for den ønskede fuldstændige sletning af det omtvistede afsnit i pkt. 4.2.5.1. NV 2016 at fremkomme med forslag til bestemmelser, som tog hensyn til lovgivningens krav.
- 7 Den 15. marts 2016 anlagde appellanten sag ved Verwaltungsgericht Köln (forvaltningsdomstolen i Köln, Tyskland). Verwaltungsgericht Köln gav ved dom af 20. april 2018 ikke appellanten medhold. Det er denne dom, som appellanten har anket.

### **Parternes væsentlige argumenter i hovedsagen**

- 8 Appellanten har overfor Verwaltungsgericht allerede bestridt, at Bundesnetzagentur skulle have kompetence til at kontrollere de i pkt. 4.2.5.1 NV 2016 indeholdte bestemmelser og modsætte sig de ønskede ændringer. Udformningen af ansøgningsproceduren ved ansøgningsorganet må i medfør af forordning nr. 913/2010 udelukkende være en opgave for de pågældende ansvarlige bestyrelser og ledelsesudvalg. Disse enheders beslutninger må – ligesom forordningen – gå forud for national ret og kan ikke være underlagt de nationale tilsynsorganers kontrol. Bundesnetzagentur har kun kompetence til at kontrollere oplysninger under pkt. 4.2.5.1 i NV 2016 for så vidt angår disse



oplysningers overensstemmelse med de af ledelsesudvalget udstedte bestemmelser. Selv hvis udformningen af ansøgningsproceduren ved ansøgningsorganet måtte høre under de nationale tilsynsorganers kontrol, så ville Bundesnetzagentur i medfør af artikel 20, stk. 1, første punktum, i forordning nr. 913/2010 kun kunne tage initiativer i denne anledning i fællesskab med de i øvrigt berørte nationale tilsynsorganer. Desuden er Bundesnetzagenturs afgørelse i sagen også fejlbehæftet. Der er således ikke behov for en reserveløsning, eftersom en ansøgning ved hjælp af PCS vil være tilstrækkeligt pålidelig. De relevante ansøgere vil således være tilsikret et system med mindst 98,5% teknisk pålidelighed.

- 9 Indstævnte har bl.a. gjort gældende, at tildelingen af jernbanekapacitet også fremover er omfattet af de generelle nationale regler om sikring af adgang, som baserer sig på direktiv 2012/34. Bestemmelserne om ansøgningsproceduren ved ansøgningsorganet er derfor pligtmæssigt indhold i den NV, som appellanten skal udarbejde, og er således underlagt Bundesnetzagenturs adgang til kontrol i egenskab af nationalt tilsynsorgan. Forordning nr. 913/2010 tildeler ikke en godstogskorridors ledelsesudvalg kompetence til at udstede bindende regler om udformningen af ansøgningsproceduren, som har forrang for national ret. Ansøgningsproceduren skal derimod udformes som tilladt hhv. defineret i de af de berørte infrastrukturforvalteres nationale tilsynsorganer kontrollerede og godkendte NV'er. I modsat fald ville infrastrukturforvalterne for så vidt angår godstogskorridorer have mulighed for at på egen hånd at opstille særregler for ansøgning om jernbanekapacitet, som ikke ville være underlagt myndighedskontrol med henblik på at sikre ikke-diskriminerende adgang for jernbanevirksomhederne.

### **Kort gennemgang af begrundelsen for forelæggelsen**

- 10 Den forelæggende Oberverwaltungsgericht (appeldomstol i forvaltningsretlige sager) gør opmærksom på, at det for at kunne træffe afgørelse i hovedsagen er af betydning, om Bundesnetzagentur med rette har afvist den af appellanten ønskede ændring af pkt. 4.2.5.1 i NV 2016. Til de i denne forbindelse relevante bestemmelser hører særligt diskriminationsforbuddet i § 14, stk. 1, i den tyske jernbanelov (herefter »AEG«). Det følger således af AEG's § 14e, stk. 1, nr. 4, at Bundesnetzagentur som ansvarlig myndighed – efter modtagelse af en underretning herom fra en offentlig jernbanevirksomhed – har mulighed for at afvise en ønsket omformulering eller ændring af en NV, i det omfang jernbanelovgivningens regler om adgang til jernbaneinfrastrukturen ikke er overholdt.
- 11 Den forelæggende ret finder det imidlertid tvivlsomt, om appellanten overhovedet har kompetence til at udstede regler om proceduren for indgivelse af ansøgning om tildeling af infrastrukturkapacitet i en godstogskorridor ved den i artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 913/2010 omtalte one-stop-shop i sin NV, og om proceduren dermed er underlagt kontrol af Bundesnetzagentur i medfør af AEG's

§ 14e, stk. 1, nr. 4. Den forelæggende rets første spørgsmål handler om denne uklarhed.

- 12 Med dette første spørgsmål ønsker den forelæggende ret at få afklaret, om proceduren for anmodning om jernbanekapacitet falder ind under artikel 27, stk. 1 og 2, sammenholdt med nr. 3), litra a), i bilag IV til direktiv 2012/34. Imod dette (og dermed for appellansens opfattelse) taler, at bestemmelserne i forordning nr. 913/2010 i deres helhed muligvis godt kunne udlægges således, at adgangen til og brugen af en godstogskorridors infrastrukturkapacitet er underlagt en særlig retlig ordning. Inden for denne ordning skulle det så pålægge det i medfør af forordningens artikel 8, stk. 2, oprettede ledelsesudvalg for en godstogskorridor at definere proceduren for indgivelse af ansøgning om tildeling af infrastrukturkapacitet til den i forordningens artikel 13, stk. 1, omtalte one-stop-shop og at underrette de relevante virksomheder herom i *Corridor Information Document* (CID). Dermed ville ledelsesudvalget være eneberegtiget til at udføre de opgaver vedrørende en godstogskorridor, som ellers i medfør af artikel 27, stk. 1 og 2, sammenholdt med nr. 3), litra a), i bilag IV til direktiv 2012/34 henhører under infrastrukturforvalternes kompetence.
- 13 Af bestemmelserne i artikel 13, stk. 1, 14, stk. 1 artikel 9 og artikel 18, litra c), i forordning nr. 913/2010, sammenholdt med 26. betragtning til denne forordning, kan der imidlertid ikke klart udledes en kompetence for ledelsesudvalget til at fastlægge proceduren for indgivelse af ansøgning til den i samme forordnings artikel 13, stk. 1, omtalte one-stop-shop. En sådan kompetence følger heller ikke umiddelbart af nogen anden bestemmelse i forordningen. EU-lovgiveren har derimod i forordningens artikel 14, stk. 1, udtrykkeligt tildelt bestyrelsen kompetencen til at definere rammerne. Såfremt EU-lovgiver også havde ønsket at tillægge ledelsesudvalget enekompetence til at fastlægge ansøgningsproceduren i forordningens artikel 13, stk. 1, må dette antages at ville fremgå af en ligeså klar formulering.
- 14 På samme måde lader det sig heller ikke nogetsteds klart udlede af bestemmelserne i forordning nr. 913/2010, at adgangen til og brugen af den infrastrukturkapacitet, der hører til en godstrafikkorridor, ikke længere skulle høre under den generelle retlige ordning i direktiv 2012/34. Syvende betragtning til forordningen peger i samme retning. Dette forekommer (i henhold til appellansens retsopfattelse) at være en tungtvejende indikation på, at proceduren for indgivelse af ansøgning om tildeling af infrastrukturkapacitet også hører under de generelle jernbaneretlige bestemmelser i artikel 27, stk. 1 og 2, i direktiv 2012/34, sammenholdt med nr. 3), litra a), i bilag IV hertil, når denne kapacitet er en del af en godstogskorridors infrastrukturkapacitet, og ansøgning er indgivet til den i artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 913/2010 omtalte one-stop-shop. Den enkelte one-stop-shop ville i forbindelse med sine aktiviteter i denne situation skulle tage hensyn til de berørte infrastrukturforvalteres NV'er, som principielt er underlagt de nationale tilsynsorganers kontrol.

- 15 Det andet spørgsmål skal besvares i tilfælde af, at proceduren for indgivelse af ansøgning om tildeling af infrastrukturkapacitet i medfør af artikel 27, stk. 1 og 2, i direktiv 2012/34, sammenholdt med nr. 3), litra a), i bilag IV hertil og de til gennemførelse af direktivet udstedte nationale regler, også i de tilfælde, hvor denne kapacitet indgår som en del af en godstogskorridor infrastrukturkapacitet, jf. forordning nr. 913/2010, og indgivelsen af ansøgning sker til den i samme forordnings artikel 13, stk. 1, omtalte one-stop-shop, skal reguleres af appellanten i dennes NV.
- 16 Den forelæggende ret tvivler på, at et nationalt tilsynsorgan uden at samarbejde med de nationale tilsynsorganer i de øvrige af en godstogskorridor berørte medlemsstater aktivt kan stille krav til en infrastrukturforvalter om udformningen af ansøgningsproceduren ved en one-stop-shop – som i den foreliggende sag om opretholdelse af en reserveløsning til anvendelse i tilfælde af tekniske problemer med PCS.
- 17 Den forelæggende ret ønsker i denne forbindelse med det andet spørgsmål at få afklaret, om et nationalt tilsynsorgan ved undersøgelsen af en NV, jf. artikel 27 i direktiv 2012/34, skal inddrage bestemmelserne i artikel 20 i forordning nr. 913/2010, for så vidt som en NV regulerer proceduren for indgivelse af ansøgning om tildeling af infrastrukturkapacitet til den i artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 913/2010 omtalte one-stop-shop. Såfremt bestemmelserne i artikel 20 i forordning nr. 913/2010 helt eller delvist skal inddrages, ønskes det endvidere afklaret, hvilke krav til et nationalt tilsynsorgans aktivitet der under omstændigheder som de foreliggende følger af disse bestemmelser. Således kunne særligt de nationale tilsynsorganers i forordningens artikel 20, stk. 1, første punktum, omtalte pligt til samarbejde fortolkes således, at et nationalt tilsynsorgan enten kun kan handle sammen med og i enighed med de øvrige af en godstogskorridor berørte staters nationale tilsynsorganer, når det nationale tilsynsorgan anfægter en regulering af ansøgningsproceduren ved en one-stop-shop som omtalt i forordningens artikel 13, stk. 1, eller dog i hvert fald må samordne sin reaktion med de øvrige nationale tilsynsorganer.
- 18 Såfremt artikel 20 i forordning nr. 913/2010 ikke skal finde anvendelse, ønsker den forelæggende ret med litra b) i sit andet spørgsmål afklaret, om der under omstændigheder som de foreliggende følger relevante pligter som de i det ovenstående beskrevne af direktiv 2012/34, og henviser i denne forbindelse særligt til samme direktivs artikel 57.
- 19 Det tredje spørgsmål ønskes alene besvaret, såfremt forordning nr. 913/2010 skal fortolkes således, at ledelsesudvalget for en godstogskorridor må anses for at være bemyndiget til på egen hånd at fastlægge proceduren for indgivelse af ansøgning om tildeling af infrastrukturkapacitet til en one-stop-shop som omtalt i forordningens artikel 13, stk. 1, og i denne forbindelse endvidere til – som i det foreliggende tilfælde – at bestemme, at der udelukkende kan benyttes et elektronisk bookingsystem. Af de nationale regler i EIBV, der gennemfører direktiv 2012/34, fremgår ganske vist alene mindstekravet til indholdet af en NV,



hvorfor appellanten ikke kan anses for i medfør af national ret at være forhindret i også at gengive de af en godstogskorridors ledelsesudvalg fastsatte regler i sin NV. Den forelæggende ret anser det imidlertid for tvivlsomt, at Bundesnetzagentur har ret til at gennemføre en undersøgelse af appellantens NV ud over dennes indholdsmæssige overensstemmelse med de af ledelsesudvalget fastsatte regler.

- 20 I det omfang de nationale tilsynsorganer – med udgangspunkt i de ovennævnte spørgsmål – måtte have kompetence til at undersøge proceduren for indgivelse af ansøgning om tildeling af infrastrukturkapacitet til den i artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 913/2010 omtalte one-stop-shop, ønskes det endelig inden for rammerne af det fjerde spørgsmål afklaret, hvilken betydning de af bestyrelsen for en godstogskorridor i medfør af artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 913/2010 definerede rammer skal tillægges i forbindelse med udøvelsen af den nævnte kompetence. Bestyrelserne for de her berørte godstogskorridorer har med artikel 8, stk. 2, i de pågældende rammer bestemt, at korridorkapaciteten skal offentliggøres og tildeles via et internationalt ansøgningssystem, der så vidt muligt skal være afstemt med de øvrige godstogskorridorer. Det forekommer den forelæggende ret at være uklart, hvilken retlig status og eventuelt bindende virkning der tilkommer de rammer, der omtales i forordningens artikel 14, stk. 1, og hvorvidt de pågældende rammer skal forstås i overensstemmelse med de seneste bindende fortolkninger fra enten de nationale retter eller EU-Domstolen.
- 21 Det femte spørgsmål er relateret hertil og ønskes alene besvaret i tilfælde af, at rammerne skal fortolkes i overensstemmelse med EU-Domstolens seneste bindende fortolkning.