

Mål C-12/20

Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler

Datum för ingivande:

13 januari 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

10 december 2019

Klagande:

DB Netz AG

Motpart:

Bundesrepublik Deutschland

Saken i det nationella målet

Tillsyn av beskrivningen av järnvägsnät genom anmälan av gränsöverskridande tåglägen i godskorridorerna enligt förordning nr (EU) 913/2010, konkret: kontroll av en av klaganden föreslagen ändring i punkt 4.2.5.1 i dess beskrivning av järnvägsnätet 2016 (strykning av en mening).

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Tolkning av förordning (EU) nr 913/2010, direktiv 2012/34/EU samt artikel 267 FEUF

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

1. Ska förordning (EU) nr 913/2010, särskilt med hänsyn till de uppgifter som tilldelats styrelsen för en godskorridor enligt artiklarna 13.1, 14.9 och 18 c i den förordningen, tolkas så, att styrelsen för en godskorridor har befogenhet att själv

fastställa förfarandet för ingivandet av ansökningar om tilldelning av infrastrukturkapacitet vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordningen, och därvid till exempel, såsom under sådana omständigheter som i förevarande mål, föreskriva att uteslutande ett elektroniskt bokningsverktyg ska användas, eller omfattas detta förfarande av de allmänna bestämmelserna i artikel 27.1 och 27.2 jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till direktiv 2012/34/EU, så att det endast får regleras av en infrastrukturförvaltare som berörs av en godskorridor i dennes berörda beskrivning av järnvägsnätet?

2. Om den första frågan ska besvaras så, att en reglering av det förfarande som avses i fråga 1 endast ska ske i beskrivningen av järnvägsnätet av en infrastrukturförvaltare som berörs av en godskorridor, ska granskningen av beskrivningen av järnvägsnätet av ett nationellt regleringsorgan i detta avseende genomföras enligt artikel 20 i förordning (EU) nr 913/2010 eller uteslutande enligt bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU och de bestämmelser i nationell rätt som antagits för att införliva detta direktiv?

a) För det fall granskningen ska genomföras enligt artikel 20 i förordning (EU) nr 913/2010, är det då förenligt med bestämmelserna i denna förordning att ett nationellt regleringsorgan invänder mot en bestämmelse i beskrivningen av järnvägsnätet, såsom den i fråga 1, utan att härvid gemensamt och i sak enhetligt agera med regleringsorganen i de andra stater som berörs av godskorridorerna, eller åtminstone på förhand samråda med dessa i ett försök att uppnå ett enhetligt tillvägagångssätt?

b) I den mån granskningen sker enligt bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU och de nationella bestämmelser som antagits för att införliva detta, är det förenligt med dessa bestämmelser, särskilt med den allmänna samordningsskyldighet som föreskrivs i artikel 57.1 andra meningen i detta direktiv, att ett nationellt regleringsorgan invänder mot en sådan bestämmelse utan att därvid agera gemensamt och i sak enhetligt med regleringsorganen i andra stater som berörs av godskorridoren eller åtminstone på förhand samråda med dessa i ett försök att uppnå ett enhetligt tillvägagångssätt?

3. Om den första frågan ska besvaras så, att styrelsen för en godskorridor har befogenhet att själv fastställa det förfarande som avses i punkt 1, har då ett nationellt regleringsorgan enligt artikel 20 i förordning (EU) nr 913/2010 eller bestämmelserna i direktiv 2012/34/EU och de rättsregler som antagits för att införliva dessa, befogenhet att göra en granskning av en infrastrukturförvaltares beskrivning av järnvägsnätet som går utöver en granskning av om den överensstämmer med det förfarande som fastställts av styrelsen och, i förekommande fall, invända mot den, när en infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet innehåller bestämmelser avseende detta förfarande? Om frågan besvaras jakande, hur ska frågorna 2 a och b besvaras med avseende på regleringsorganets befogenhet?

4. Ska artikel 14.1 i förordning (EU) nr 913/2010, i den mån de nationella regleringsorganen på grundval av [svaren på] ovanstående frågor har befogenhet att granska det förfarande som avses i fråga 1, tolkas så, att det ramverk som har fastställts av direktionen med stöd av denna bestämmelse utgör unionsrätt som är bindande för de nationella regleringsorgan och nationella domstolar, som har företrädare framför tillämpningen av nationell rätt och som EU-domstolen har befogenhet att göra den slutgiltiga tolkningen av?

5. För det fall fråga 4 ska besvaras jakande: Utgör den bestämmelse som enligt artikel 14.1 i förordning (EU) nr 913/2010 antagits av direktionen för samtliga godskorridorer i artikel 8.2 i det berörda ramverket enligt vilken korridorskapaciteten ska offentliggöras och tilldelas enligt ett internationellt system för ansökningar som i största möjligaste mån ska samordnas med andra godskorridorer, hinder mot ett beslut som antagits av ett nationellt regleringsorgan, varigenom riktlinjer har upprättats för en infrastrukturförvaltare som berörs av en godskorridor för dess beskrivning av järnvägsnätet för utformning av detta system för ansökningar, som inte har samordnats med de nationella regleringsorganen i andra stater som berörs av godskorridorerna?

Anförda unionsbestämmelser

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, artikel 13.1 ("En enda kontaktpunkt för ansökningar om infrastrukturkapacitet"), artikel 14 ("Tilldelning av kapacitet för godståg") punkterna 1 och 9, och artikel 20 ("Regleringsorgan") punkterna 1 och 3, skälen 7 och 25, 26

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, artikel 27 ("Beskrivning av järnvägsnätet"), punkterna 1 och 2, artikel 57 ("Samarbete mellan regleringsorganen") punkt 1, bilaga IV (Innehåll i beskrivningen av järnvägsnätet), punkt 3 a

Anförda nationella bestämmelser

Allgemeines Eisenbahngesetz (Allmänna järnvägslagen), 14 § ("Tillträde till järnvägsinfrastrukturen") punkt 1, 14d § ("Särskilda underrättelseskyldigheter för offentliga järnvägsinfrastrukturföretag") punkt 6, 14e § ("Förhandskontroll av regleringsorganet") punkterna 1 och 3

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen) 3, 4, 6 §§, bilaga 1 nr 1 a, bilaga 2 nr 3 a

Kort redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 Klaganden har i egenskap av järnvägsförvaltare enligt 4 § i Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (förordning om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen) (nedan kallad EIBV) som antagits för att införliva artikel 27 i direktiv 2012/34 en skyldighet att upprätta och offentliggöra en beskrivning av järnvägsnätet. Denna beskrivning av järnvägsnätet måste även innehålla uppgifter om principerna och kriterierna för tilldelning av järnvägskapacitet. Detta omfattar även uppgifter om avveckling och tidsramar för förfarandet för tilldelning av järnvägskapacitet, särskilt avseende förfarandet för ingivande till järnvägsförvaltare av ansökningar om tilldelning av tåglägen av dem som har tillstånd till tillträde.
- 2 År 2015 kom de direktorer som var ansvariga för godskorridorerna (se artikel 8.1 i förordning nr 913/2010) överens om att fastställa gemensamma ramverk i den mening som avses i artikel 14.1 i förordning nr 913/2010 och fastställde dessa för den korridor som omfattades av deras behörighet. I artikel 8 i ramverket, som hade samma lydelse, föreskrevs principerna för hur det så kallade Corridor One [Stop Shop] (eller den så kallade enda kontaktpunkten, se artikel 13.1 i förordningen) skulle fungera och i punkt 2 föreskrevs i synnerhet att korridorskapacitet skulle offentliggöras och tilldelas genom ett internationellt system för ansökningar, som i möjligaste mån skulle samordnas med andra godskorridorer. Bestämmelsen i artikel 8.2 i ramverket (godskorridorer) hade följande lydelse i den engelska originalversionen ”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 Samtidigt beslutade styrelserna (se artikel 8.2 i förordning nr 913/2010) för godskorridorerna med klagandens medverkan att ansökningar om tilldelning av järnvägskapacitet till gränsöverskridande tåglägen som överenskommit på förhand vid berörd kontaktpunkt uteslutande kunde inges genom det elektroniska bokningsverktyget *Path Coordination System* (PCS) och offentliggjorde dessa bestämmelser i bok 4 i *Corridor Information Document* (CID) som avsåg godskorridoren.
- 4 Den 31 augusti 2015 underrättade klaganden Bundesnetzagentur (den federala nätmyndigheten), i egenskap av nationellt regleringsorgan, om ett förslag till ändring av dess beskrivning av järnvägsnätet av år 2016 (nedan kallad 2016 års beskrivning av järnvägsnätet). Den ändring som klaganden föreslagit avsåg var bland annat en bestämmelse i punkt 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet om förfarandet för ansökan om järnvägskapacitet för tåglägen i godskorridorer som överenskommit på förhand enligt förordning nr 913/2010 vid berörd behörig kontaktpunkt. I punkt 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet föreskrevs närmare bestämt att ansökningar om tåglägen i princip endast kunde inges genom PCS (första meningen). I punkt 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet föreskrevs även att vid ett tekniskt fel i PCS skulle

en ansökan om tåglägen kunna göras vid kontaktpunkten med hjälp av ett ansökningsformulär som ställts till förfogande av sammanslutningen RailNetEurope (tredje meningen, nedan kallad tredje meningen eller den omtvistade texten).

- 5 Genom ändringen föreslog klaganden att den beskrivning av användning av ett ansökningsformulär som föreskrivs som reservsystem vid ett tekniskt fel av PCS, det vill säga tredje meningen i punkt 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet som avser det fallet, skulle strykas utan att ersättas. Till stöd för detta anförde klaganden att det i de bestämmelser om ingivande av ansökningar som hade beslutats och offentliggjorts av styrelserna för godskorridorerna inte föreskrevs att ansökningsformulär skulle användas. Dessutom har ansökningsformuläret endast utformats för ansökan om andra gränsöverskridande tåglägen. Det är inte lämpligt för att ansöka om järnvägskapacitet för internationella tåglägen som överenskommits på förhand, eftersom inte all den information som är nödvändig för detta ändamål begärs där.
- 6 Genom beslut av den 22 september 2015 invände Bundesnetzagentur mot den föreslagna ändringen, med den följderna att denna ändring inte kunde träda i kraft, vilket även inverkar på de avtalsförhållanden som klaganden ingått på grundval av sin beskrivning av järnvägsnätet 2016, vilka än idag består. Efter att klaganden begärt omprövning omprövade Bundesnetzagentur sitt beslut utan att ändra det. Till stöd för sitt beslut anförde Bundesnetzagentur att bestämmelsen i punkt 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet, om den omtvistade texten stryks utan att ersättas, skulle innebära ett åsidosättande av klagandens skyldighet att säkerställa en icke-diskriminerande användning av den järnvägsinfrastruktur som den driver och ett icke-diskriminerande tillhandahållande av de obligatoriska tjänster som klaganden tillhandahåller, inbegripet handläggning av ansökningar om tilldelning av tåglägen. Enligt bestämmelserna om tilldelning av tåglägen kan tidpunkten för mottagandet av ansökan vara avgörande. De som har tillstånd till tillträde måste, när det är ett tekniskt fel på PCS, säkerställas en alternativ form för ingivande av ansökningar som reservsystem. Härvid överläts åt klaganden att, i stället för att stryka den omtvistade texten i punkt 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet som föreslagits utan att ersätta den, föreslå en bestämmelse som tar hänsyn till de rättsliga kraven.
- 7 Den 15 mars 2016 väckte klaganden talan vid Verwaltungsgericht Köln. Genom dom av den 20 april 2018 ogillade Verwaltungsgericht talan. Klagandens överklagande avser denna dom.

Parternas huvudargument

- 8 Klaganden har vid Verwaltungsgericht redan bestridit Bundesnetzagenturs befogenhet att kontrollera bestämmelserna i punkt 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet och invända mot de föreslagna ändringarna. Enligt förordning nr 913/2010 ankommer det enbart på de relevanta behöriga direktionerna och

styrelserna att fastställa förfarandet för ansökningar vid kontaktpunkten. Deras beslut har, i likhet med själva förordningen, företräde framför nationell rätt och omfattas inte av de nationella regleringsorganens kontroll. Bundesnetzagentur kan endast kontrollera om sådana uppgifter som de som anges i punkt 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet överensstämmer med de bestämmelser som styrelsen har antagit. Även om utformningen av förfarandet för ansökningar vid kontaktpunkten ska kontrolleras av de nationella regleringsorganen, borde Bundesnetzagentur enligt artikel 20.1 första meningen i förordning nr 913/2010 enbart ha agerat tillsammans med de andra berörda nationella regleringsorganen. För övrigt är Bundesnetzagenturs beslut även felaktigt i sak. Ett reservsystem är inte nödvändigt, eftersom ett ingivande av ansökningar genom PCS är tillräckligt tillförlitligt. För dem som har tillstånd till tillträde kan en teknisk tillförlitlighet för systemet på minst 98,5 procent garanteras.

- 9 Motparten har bland annat gjort gällande att tilldelningen av järnvägskapacitet även i fortsättningen omfattas av allmänna nationella bestämmelser om beviljande av tillträde som grundar sig på direktiv 2012/34. Bestämmelserna om förfarandet för ansökningar vid kontaktpunkten måste således med nödvändighet ingå i den beskrivning av järnvägsnät som ska upprättas av klaganden och omfattas i detta avseende även av Bundesnetzagenturs fullständiga kontroll, i dess egenskap av nationellt regleringsorgan. Förordning nr 913/2010 ger inte styrelsen för en godskorridor behörighet att fastställa bindande regler för utformningen av ansökningsförfarandet som har företräde framför tillämpningen av nationell rätt. Tvärtom ska ansökningsförfarandet utformas på så sätt som medges eller föreskrives i de berörda infrastrukturförvaltarnas beskrivningar av järnvägsnät som prövats och godkänts av de nationella regleringsorganen. I annat fall hade infrastrukturförvaltare i fråga om godskorridorer självständigt kunnat införa särskilda bestämmelser för ansökan om järnvägskapacitet, vilka inte skulle omfattas av en kontroll av ett regleringsorgan för att säkerställa ett icke-diskriminerande tillträde för järnvägsföretagen.

Kort redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

- 10 Oberverwaltungsgericht som har framställt begäran om förhandsavgörande har anfört att det för att avgöra det nationella målet är relevant om Bundesnetzagentur har rätt att invända mot den ändring av artikel 4.2.5.1 i 2016 års beskrivning av järnvägsnätet som klaganden föreslagit. Till de bestämmelser som ska beaktas i detta sammanhang hör bland annat icke-diskrimineringsprincipen i 14 § punkt 1 i Allgemeines Eisenbahngesetz (den allmänna järnvägslagen (nedan kallad AEG)). Enligt 14e§ punkt 1 led 4 AEG kan Bundesnetzagentur, i egenskap av nationellt regleringsorgan, när ett meddelande har inkommit från ett offentligt järnvägsinfrastrukturföretag invända mot ett förslag till omarbetning eller ändring av en beskrivning av järnvägsnätet, i den mån detta inte är förenligt med bestämmelserna på järnvägsområdet om tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

- 11 Den hänskjutande domstolen hyser emellertid tvivel om huruvida förfarandet för ingivande av ansökningar om tilldelning av infrastrukturkapacitet i en godskorridor vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010 överhuvudtaget ska regleras av klaganden i dess beskrivning av järnvägsnätet och därmed omfattas av Bundesnetzagenturs kontroll enligt 14e § punkt 1 led 4 AEG. Det är mot denna bakgrund som den hänskjutande domstolens första fråga har ställts.
- 12 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida förfarandet för ansökan om järnvägskapacitet omfattas av artikel 27.1 och 27.2 jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till direktiv 2012/34. Mot detta (och således för klagandens uppfattning) talar att bestämmelserna i förordning nr 913/2010, i sin helhet, eventuellt skulle kunna förstås så, att tillträdet till och användningen av infrastrukturkapacitet i en godskorridor omfattas av ett självständigt regelverk. Inom ramen för detta regelverk ankommer det enligt artikel 8.2 i denna förordning på den styrelse som ska upprättas för en godskorridor att fastställa förfarandet för ingivande av ansökningar om tilldelning av infrastrukturkapacitet vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordningen och att underrätta dem som har tillstånd till tillträde om detta i *Corridor Information Document* (CID). Därmed får styrelsen, vad gäller en godskorridor, exklusiv befogenhet att utföra de uppgifter som i annat fall tilldelas infrastrukturförvaltare enligt artikel 27.1 och 27.2 jämförd med punkt 3a i bilaga IV till direktiv 2012/34.
- 13 Av bestämmelserna i artiklarna 13.1, 14.1, 14.9 och 18 c jämförda med skäl 26 i förordning nr 913/2010, framgår emellertid inte uttryckligen att styrelsen har befogenhet att fastställa förfarandet för ingivande av ansökningar vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordningen. En sådan befogenhet följer inte heller direkt av någon annan bestämmelse i förordningen. Unionslagstiftaren har däremot i artikel 14.1 i förordningen uttryckligen föreskrivit att direktionen ska ha befogenhet att definiera ett ramverk. Om unionslagstiftaren hade haft för avsikt att även tillerkänna styrelsen en exklusiv befogenhet att fastställa det ansökningsförfarande som avses i artikel 13.1 i förordningen, hade nämnda lagstiftare sannolikt använt en lika uttrycklig bestämmelse.
- 14 Det framgår inte heller någonstans av bestämmelserna i förordning nr 913/2010 uttryckligen att tillträde till och användning av infrastrukturkapacitet som hör till en godskorridor inte längre omfattas av det gemensamma regelverket i direktiv 2012/34. I denna riktning pekar skäl 7 i förordningen. Detta förefaller (enligt motpartens rättsuppfattning) utgöra en viktig indikation på att förfarandet för ingivande av ansökningar för tilldelning av infrastrukturkapacitet omfattas av de allmänna järnvägsbestämmelserna i artikel 27.1 och 27.2 jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till direktiv 2012/34, även när denna infrastrukturkapacitet ingår i infrastrukturkapaciteten i en godskorridor och ansökan inges vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010. Den enda kontaktpunktens verksamhet skulle i det fallet inrikta sig på den berörda

infrastrukturförvaltarens beskrivning av järnvägsnätet som i princip omfattas av de nationella regleringsorganens kontroll.

- 15 Den andra frågan ska besvaras för det fall att förfarandet för ingivande av ansökningar om tilldelning av infrastrukturkapacitet enligt artikel 27.1 och 27.2, jämförd med punkt 3 a i bilaga IV till direktiv 2012/34 och den nationella lagstiftning genom vilken detta direktiv införlivas, även ska regleras av klaganden i dess beskrivning av järnvägsnätet när denna järnvägskapacitet utgör en del av infrastrukturkapaciteten i en godskorridor i den mening som avses i förordning nr 913/2010 och ansökan inges vid den enda kontaktpunkt som anges i artikel 13.1 i förordningen.
- 16 Den hänskjutande domstolen hyser tvivel om huruvida ett nationellt regleringsorgan kan agera utan att samverka med de nationella regleringsmyndigheterna i andra medlemsstater som berörs av en godskorridor och uppställa krav för infrastrukturförvaltaren vad gäller utformningen av ansökningsförfarandet vid den enda kontaktpunkten, såsom i förevarande fall avseende tillhandahållande av ett reservsystem vid ett tekniskt fel på PCS.
- 17 Den hänskjutande domstolen vill i detta sammanhang genom fråga 2 a få klarhet i huruvida ett nationellt regleringsorgan, vid granskningen av beskrivningen av järnvägsnätet i den mening som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34, måste iaktta bestämmelserna i artikel 20 i förordning nr 913/2010, i den mån förfarandet för ingivande av ansökningar om tilldelning av infrastrukturkapacitet vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010 regleras i beskrivningen av järnvägsnätet. Om bestämmelserna i artikel 20 i förordning nr 913/2010 helt eller delvis ska iakttas, är det även nödvändigt att fastställa vilka krav som, under sådana omständigheter som i förevarande fall, följer för den verksamhet som bedrivs av ett nationellt regleringsorgan. I synnerhet skulle skyldigheten för de nationella regleringsorganen att samarbeta som avses i artikel 20.1 första meningen i förordningen kunna tolkas så, att ett nationellt regleringsorgan antingen endast kan agera gemensamt och i sak enhetligt med de nationella regleringsorganen i andra medlemsstater som berörs av en godskorridor, när det invänder mot en bestämmelse avseende förfarandet för ansökningar vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordningen, eller, i vart fall, måste samordna sitt agerande med de andra nationella regleringsorganen.
- 18 För det fall artikel 20 i förordning nr 913/2010 inte är tillämplig vill den hänskjutande domstolen genom fråga 2 b få klarhet i huruvida liknande skyldigheter, under sådana omständigheter såsom de som är aktuella i det nationella målet, följer av direktiv 2012/34 och har i detta avseende i synnerhet hänvisat till artikel 57 i det direktivet.
- 19 Fråga 3 ska endast besvaras för det fall förordning nr 913/2010 ska tolkas så, att styrelsen för en godskorridor, har befogenhet att själv fastställa det förfarande för ingivande av ansökningar om tilldelning av infrastrukturkapacitet vid en enda

kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordningen och därvid till exempel, såsom under omständigheterna i förevarande fall, föreskriva att uteslutande ett elektroniskt bokningsverktyg ska användas. I de nationella bestämmelserna i EIBV, varigenom direktiv 2012/34 har införlivats, föreskrivs visserligen endast vad beskrivningar av järnvägsnät minst ska innehålla, vilket innebär att klaganden enligt nationell rätt inte är förhindrad att även återge de bestämmelser som styrelsen för en godskorridor har antagit i sin beskrivning av järnvägsnätet. Den hänskjutande domstolen hyser emellertid tvivel om huruvida Bundesnetzagentur var behörigt att göra en granskning av klagandens beskrivning av järnvägsnätet som i detta avseende går utöver en granskning av om den överensstämmer med de bestämmelser som antagits av styrelsen.

- 20 I den mån de nationella regleringsorgan, mot bakgrund av [svaren på] ovannämnda frågor, har befogenhet att granska förfarandet för ingivande av ansökningar om tilldelning av infrastrukturkapacitet vid den enda kontaktpunkt som avses i artikel 13.1 i förordning nr 913/2010, ska det slutligen inom ramen för fråga 4 fastställas vilken betydelse det ramverk som fastställts av direktionen för en godskorridor enligt artikel 14.1 i förordning nr 913/2010 har vid utövandet av dessa befogenheter. Direktionerna för de här berörda godskorridorerna har i artikel 8.2 i det relevanta ramverket föreskrivit att korridorskapacitet ska offentliggöras och tilldelas genom ett internationellt ansökningssystem som i möjligaste mån ska samordnas med andra godskorridorer. Den hänskjutande domstolen är osäker på vilken rättslig karaktär och bindande verkan ett ramverk i den mening som avses i artikel 14.1 i förordningen har, och om det åligger de nationella domstolarna eller EU-domstolen att göra en slutgiltig tolkning av denna.
- 21 Fråga 5 anknyter till denna fråga och ska endast besvaras för det fall EU-domstolen är behörig att göra en slutgiltig tolkning av ramverket.