

Zaak C-671/21

Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie

Datum van ontvangst:

9 november 2021

Verwijzende rechter:

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Litouwen)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

5 november 2021

Verzoekende partij:

„Gargždų geležinkelis” UAB

Andere partijen in de procedure:

Lietuvos transporto saugos administracija,

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba,

„LTG infra” AB

Onderwerp van het geschil in het hoofdgeding

Geschil inzake de toewijzing van capaciteit op de openbare spoorweginfrastructuur na de toepassing van de in een bepaling van nationaal recht neergelegde prioriteitsregel.

Voorwerp en rechtsgrondslag voor het verzoek tot een prejudiciële beslissing

Uitlegging van bepalingen van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad; artikel 267, derde alinea, VWEU.

Prejudiciële vragen

Dient artikel 43, lid 4, eerste en tweede volzin, van richtlijn 2012/34/EU aldus te worden uitgelegd dat het uitdrukkelijk verbiedt om een nationale wettelijke regeling vast te stellen waarin wordt bepaald dat, in het geval van een overbelaste infrastructuur, op het moment van toewijzing van capaciteit rekening gehouden kan worden met de intensiteit van het gebruik van de spoorweginfrastructuur? Is het voor deze beoordeling van belang of de bezettingsgraad van de spoorweginfrastructuur verband houdt met de feitelijke benutting van die infrastructuur in het verleden of de geplande benutting gedurende de periode waarin de relevante dienstregeling geldig is? Hebben de artikelen 45 en 46 van richtlijn 2012/34/EU, die de infrastructuurbeheerder of de instantie die beslist over de capaciteit een ruime beoordelingsmarge toekennen om de gevraagde capaciteit te coördineren, alsmede de omzetting van die bepalingen in het nationaal recht enige betekenis bij deze beoordeling? Heeft het feit dat infrastructuur in een specifiek geval tot overbelaste infrastructuur is verklaard naar aanleiding van de aanvraag van capaciteit door twee of meer spoorwegondernemingen in verband met het vervoer van dezelfde goederen enige betekenis voor deze beoordeling?

Houdt de bepaling van artikel 45, lid 2, van richtlijn 2012/34/EU dat „[d]e infrastructuurbeheerder [...] binnen de programmerings- en coördinatieprocedure prioriteit [kan] verlenen aan specifieke diensten, maar enkel in overeenstemming met de artikelen 47 en 49” in dat de infrastructuurbeheerder tevens een nationale prioriteitsregel mag toepassen in gevallen waarin de infrastructuur niet tot overbelaste infrastructuur is verklaard? In hoeverre (op grond van welke criteria) dient de infrastructuurbeheerder, voordat infrastructuur tot overbelaste infrastructuur wordt verklaard, de aangevraagde treinpaden te coördineren en te overleggen met aanvragers krachtens artikel 47, lid 1, eerste volzin, van richtlijn 2012/34/EU? Moet dat overleg met aanvragers de beoordeling omvatten van de vraag of twee of meer aanvragers concurrerende aanvragen hebben ingediend voor het vervoer van dezelfde goederen?

Aangehaalde bepalingen van het Unierecht

Artikel 39, lid 1, artikel 45, leden 1 en 2, artikel 46, leden 1 en 2, artikel 47 en artikel 52 lid, 1, van richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB 2012, L 343, blz. 32).

Aangehaalde bepalingen van het nationaal recht

Artikel 7, lid 3, punt 5, van het wetboek spoorwegvervoer van de Republiek Litouwen van 22 april 2004 (hierna: „RTC”) (de versie zoals bedoeld in wet nr. XIII 558 van 30 juni 2017 is van belang in de onderhavige zaak), dat bepaalt dat de veiligheidsautoriteit voor het spoorwegverkeer aan spoorwegondernemingen (vervoerders) capaciteit op de openbare spoorweginfrastructuur toewijst.

Artikel 29 RTC (in de krachtens wet nr. XII 2488 van 23 juni 2016 geldende versie), dat de basisbepalingen bevat inzake de toewijzing van capaciteit op de openbare spoorweginfrastructuur. Punt 6 van dit artikel bepaalt dat „[d]e beginselen die ten grondslag liggen aan de toewijzing van capaciteit op de openbare spoorweginfrastructuur en de procedure voor de indiening van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit (inclusief de weigering daarvan), de verklaring dat een onderdeel van de openbare spoorweginfrastructuur overbelast is, het opstellen van de geldende dienstregeling, de samenwerking indien capaciteit dient te worden toegewezen aan meer dan één spoorweg, de capaciteitsanalyse en capaciteitsvergroting, alsmede de procedure die van toepassing is op het sluiten van contracten en raamwerkovereenkomsten voor het gebruik van openbare spoorweginfrastructuur, worden vastgelegd in de regeling voor de toewijzing van capaciteit op de openbare spoorweginfrastructuur. Deze regeling moet worden goedgekeurd door de regering”. Punt 28 van de regeling voor de toewijzing van capaciteit op de openbare spoorweginfrastructuur, goedgekeurd bij regeringsbesluit nr. 611 van 19 mei 2004 (hierna „regeling”).

Korte uiteenzetting van de feiten en de procedure in het hoofdgeding

- 1 Op 3 april 2019 heeft verzoekster, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Gargždų geležinkelis (hierna: „Gargždų geležinkelis UAB”), een aanvraag ingediend voor de toewijzing van capaciteit op de openbare spoorweginfrastructuur voor goederen- en diensttreinen, geldend tijdens de dienstregeling voor 2019-2020 (hierna: „dienstregeling”).
- 2 Per brief van 3 mei 2019 heeft de Lietuvos transporto saugos administracija (Litouwse overheidsdienst voor vervoersveiligheid) (hierna: „overheidsdienst”) deze aanvraag ter beoordeling doorgestuurd aan de openbare infrastructuurbeheerder, de „Lietuvos geležinkeliai Geležinkelių infrastruktūros direkcija AB” (directoraat spoorweginfrastructuur van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid „Lietuvos geležinkeliai”) (hierna: „infrastructuurbeheerder”). Sinds 8 december 2019 worden de taken van de infrastructuurbeheerder uitgevoerd door een dochteronderneming, die is opgericht door „Lietuvos geležinkeliai” AB.
- 3 Op 10 juli 2019 heeft de infrastructuurbeheerder een conceptversie van de dienstregeling aan de overheidsdienst verstrekt en meegedeeld dat het wegens de beperkte capaciteit op bepaalde onderdelen van de spoorweginfrastructuur niet mogelijk was om alle door aanvragers verzochte capaciteit in de dienstregeling op te nemen, aangezien sommige van deze aanvragen onderling onverenigbaar waren. De infrastructuurbeheerder gaf ook aan dat het niet mogelijk was om hun het gebruik van de verzochte capaciteit op andere tijdstippen of op alternatieve trajecten aan te bieden, omdat de maximale capaciteit op bepaalde delen al bereikt was. De infrastructuurbeheerder verzocht om toewijzing van reservecapaciteit om tegemoet te kunnen komen aan last-minute aanvragen op bepaalde delen van de infrastructuur.
- 4 Op 23 september 2019 heeft de infrastructuurbeheerder verzoekster er per brief van op de hoogte gesteld dat de verklaring dat een onderdeel van de openbare spoorweginfrastructuur overbelast was, gebaseerd was op de daadwerkelijke capaciteit van het deel, die bepaald werd na een analyse van de ontvangen aanvragen voor de toewijzing van capaciteit voor de periode waarin de relevante dienstregeling van toepassing was.
- 5 Op 24 september 2019 heeft de infrastructuurbeheerder de overheidsdienst ervan geïnformeerd dat hij, na coördinatie, niet in staat was om te voldoen aan alle aanvragen in een van de onderdelen van de openbare spoorweginfrastructuur, omdat de capaciteit op dat onderdeel van de openbare spoorweginfrastructuur onvoldoende was en het onderdeel van de openbare spoorweginfrastructuur op bepaalde delen overbelast was gedurende de periode waarin de dienstregeling voor 2019-2020 van toepassing was.
- 6 In september 2019 heeft de infrastructuurbeheerder een aangepaste conceptversie van de dienstregeling aan de overheidsdienst gestuurd met het oog op de besluiten

over de toewijzing van capaciteit, met daarin informatie over de daadwerkelijke capaciteit van de delen die was berekend op basis van de ontvangen aanvragen.

- 7 Op 30 september 2019 heeft verzoekster de overheidsdienst gevraagd om het optreden van de infrastructuurbeheerder te onderzoeken.
- 8 Bij besluit van 15 oktober 2019 heeft de overheidsdienst geoordeeld dat het optreden van de infrastructuurbeheerder bij het beoordelen en coördineren van aanvragen in overeenstemming was met de vereisten van de destijds geldende wetgeving, en de rechten en gerechtvaardigde belangen van verzoekster niet schond. De overheidsdienst heeft tevens vastgesteld dat de feiten die waren aangevoerd in de klacht van verzoekster van 30 september 2019 niet relevant waren voor het besluit voor de toewijzing van capaciteit voor de dienstregeling voor 2019-2020.
- 9 Bij besluit van 17 oktober 2019 heeft de directeur van de overheidsdienst beslist om de aangevraagde capaciteit niet aan verzoekster toe te wijzen op grond van het feit dat er geen capaciteit beschikbaar was. Krachtens de prioriteitsregel die is neergelegd in punt 28 van de regeling, werd de capaciteit toegewezen aan andere ondernemingen. Volgens dit besluit was het niet mogelijk om alternatieve capaciteit aan te bieden, omdat het onderdeel van de openbare spoorweginfrastructuur overbelast was.
- 10 Bij beschikking van 13 februari 2020 inzake de klacht van „Gargždų geležinkelis” UAB van 12 november 2019, heeft de directeur van de Lietuvos ryšių reguliavimo tarnyba (regelgevende instantie voor communicatie van Litouwen) de klacht van verzoekster betreffende het bestreden besluit ongegrond verklaard.
- 11 Verzoekster is hiertegen opgekomen bij de Vilniaus apygardos administracinis teismas (bestuursrechter in eerste aanleg Vilnius, Litouwen). Bij uitspraak van 22 oktober 2020 heeft de Vilniaus apygardos administracinis teismas het beroep verworpen. Verzoekster heeft nu tegen deze uitspraak hoger beroep ingesteld bij de Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo (hoogste bestuursrechter, Litouwen).

Voornaamste argumenten van de partijen in het hoofdgeding

- 12 De verwijzende rechter wijst erop dat richtlijn 2012/34 bepaalt dat er twee opties voor capaciteitstoewijzing zijn in het geval van een overbelaste infrastructuur: een heffing bij overbelaste infrastructuur (artikel 31, lid 4) en prioriteitsregels (artikel 47). In de onderhavige zaak was de in punt 28 van de regeling vastgestelde prioriteitsregel de enige maatregel die als antwoord op het probleem van overbelaste infrastructuur in de betrokken periode was voorzien. Op grond van deze regel wordt in eerste instantie capaciteit toegewezen met inachtneming van het soort dienst dat verleend wordt: (1) aan de aanvrager die het vervoer van passagiers en bagage op internationale trajecten zal verzorgen; (2) aan de aanvrager die dergelijk vervoer op plaatselijke trajecten zal verzorgen. Of in

tweede instantie met inachtneming van de intensiteit van de capaciteitsbenutting; (3) aan een aanvrager die voor meerdere dagen gebruik zal maken van de capaciteit of, als het aantal dagen hetzelfde is, (4) aan de aanvrager die toewijzing verzoekt voor meerdere ritten op het betrokken traject.

- 13 Verzoekster stelt dat de prioriteitsregel in het nationaal recht, die bepaalt dat in gevallen waarin de capaciteit wordt toegewezen aan een vervoerder die op meerdere dagen vervoer verzorgt of meerdere ritten uitvoert, niet waarborgt dat het non-discriminatiebeginsel wordt geëerbiedigd. Verzoekster betoogt dat deze regel ten onrechte een voordeel verschaft aan een bestaande vervoerder, omdat nieuwe vervoerders die de spoorwegvervoersmarkt willen betreden niet in staat zijn om meer ritten uit te voeren of op meer dagen vervoer te verzorgen dan een vervoerder die zich al op deze markt heeft gevestigd.
- 14 Naar mening van de infrastructuurbeheerder blijkt uit het feit dat verzoekster niet in staat is om een intensiever gebruik van het net te waarborgen dat zij niet in staat is om te zorgen voor een zo efficiënt mogelijke benutting van de spoorweginfrastructuur, waarop de prioriteit in verband met een intensiever gebruik van het net is gebaseerd. De infrastructuurbeheerder stelt dat de prioriteitsregel in beginsel niet bedoeld is om de betreffende markt te monopoliseren, maar om op een zodanige wijze gebruik te maken van beperkte middelen – namelijk de spoorweginfrastructuur – dat een maximale toegevoegde waarde wordt bewerkstelligd. Wanneer twee of meer aanvragers voor hetzelfde deel concurreren, maakt de toewijzing van de capaciteit aan de aanvrager die de hoogste en meest efficiënte algehele benutting van het netwerk waarborgt het mogelijk om het net op een voor de samenleving zo economisch voordelig mogelijke wijze te gebruiken.

Beknorte toelichting op het verzoek tot een prejudiciële beslissing

- 15 De verwijzende rechter heeft in twee opzichten twijfels over de uitlegging van de bepalingen van richtlijn 2012/34: ten eerste de bepalingen betreffende de toepassing van de prioriteitsregels in het geval dat openbare spoorweginfrastructuur overeenkomstig artikel 47 van de richtlijn tot overbelaste infrastructuur wordt verklaard, en ten tweede de bepalingen betreffende de procedure voor de toewijzing van capaciteit op de openbare spoorweginfrastructuur zoals bepaald in die richtlijn.
- 16 De verwijzende rechter wijst erop dat, volgens artikel 47, lid 4, tweede volzin, van richtlijn 2012/34, lidstaten onder niet-discriminerende voorwaarden de noodzakelijke maatregelen mogen nemen om te waarborgen dat diensten van maatschappelijk belang voorrang krijgen bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit, en wijst op het arrest van 28 februari 2013, Commissie/Spanje (C-483/10, EU:C:2013:114), waarin het Hof een beoordeling heeft gemaakt van de inhoud van richtlijn 2001/14/EG van het Europees

Parlement en de Raad van 26 februari 2001, die van kracht was vóór de inwerkingtreding van richtlijn 2012/34.

- 17 In punten 95 tot en met 99 van het arrest in zaak C-483/10 heeft het Hof verklaard dat het criterium van het daadwerkelijke gebruik van het net als criterium voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit discriminerend is voor zover het ertoe leidt dat bij overlapping van aanvragen of bij overbelasting van het net, de voordelen voor bestaande gebruikers in stand blijven en nieuwkomers op de markt geen toegang krijgen tot de meest aantrekkelijke trajecten. Volgens het Hof kon het doel om een efficiënt gebruik van infrastructuurcapaciteit aan te moedigen worden bereikt op grond van specifieke bepalingen van richtlijn 2001/14, zoals artikel 27, lid 2, dat bepaalt dat de infrastructuurbeheerder kan vastleggen op welke wijze bij het vaststellen van de bij de toewijzingsprocedure te hanteren prioriteiten rekening zal worden gehouden met vroegere benuttingsgraden van treinpaden. Het Hof verklaarde ook dat de toepassing van het genoemde discriminerend criterium evenmin haar rechtvaardiging kon vinden in de beweerde overeenstemming de prioriteit met artikel 22, lid 4, van richtlijn 2001/14, op grond waarvan in geval van overbelaste infrastructuur bij de prioriteitscriteria rekening gehouden moet worden met het maatschappelijk belang van een dienst in vergelijking met een andere dienst, die bijgevolg zal worden uitgesloten. Deze bepaling staat namelijk geen enkel toewijzingscriterium toe, aangezien overeenkomstig de tweede alinea van genoemde bepaling in geval van overbelaste infrastructuur de infrastructuurcapaciteit moet worden toegewezen „onder niet-discriminerende voorwaarden”.
- 18 De verwijzende rechter heeft twijfels of de eerste en tweede volzin van artikel 47, lid 4, van richtlijn 2012/34/EU moeten worden beoordeeld als een eenduidig verbod op het vaststellen van een wettelijke regeling op grond waarvan, in het geval van overbelaste infrastructuur, bij de capaciteitstoewijzing rekening gehouden kan worden met de intensiteit van het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Hij wijst op de volgende relevante omstandigheden.
- 19 Ten eerste: anders dan in de situatie die door het Hof is beoordeeld in zaak C-483/10, voorziet punt 28 van de regeling in de mogelijkheid om bij de capaciteitstoewijzing rekening te houden met de toekomstige, maar met niet de vroegere, intensiteit van het gebruik van spoorweginfrastructuur. Het dient in dit verband te worden opgemerkt dat richtlijn 2012/34 waarborgen biedt die het mogelijk maken dat de instantie die een besluit neemt over de capaciteit rekening houdt met het gebruik van capaciteit door de spoorwegonderneming, zoals een reserveringsheffing als bedoeld in artikel 36, die kan worden toegepast op toegewezen, maar niet-gebruikte capaciteit.
- 20 Ten tweede: de bepalingen van richtlijn 2012/34 die de toewijzing van capaciteit regelen, verlenen een ruime discretionaire bevoegdheid aan de infrastructuurbeheerder of aan de instantie die deze taken uitvoert om te beslissen over mogelijke geschillen betreffende concurrerende capaciteiten. Artikel 45, lid 1, van richtlijn 2012/34 bepaalt dat de infrastructuurbeheerder onder meer

„zoveel mogelijk rekening [dient] te houden met de gevolgen van alle beperkingen voor de aanvragers, met in begrip van het economische effect op hun activiteiten”. Artikel 46, lid 1, van de richtlijn verplicht de infrastructuurbeheerder te trachten door coördinatie van concurrerende aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, die tegemoet komt aan alle vereisten, en artikel 46, lid 2, stelt de infrastructuurbeheerder in staat om „een van de oorspronkelijk aangevraagde infrastructuurcapaciteit afwijkende capaciteit voor te stellen”. Artikel 46, lid 3, van richtlijn 2012/34 bepaalt dat „de infrastructuurbeheerder tracht door overleg met de betrokken aanvragers eventuele conflicten op te lossen”. Ten slotte bepaalt artikel 46, lid 5, van de richtlijn dat „indien aanvragen voor infrastructuurcapaciteit niet zonder coördinatie kunnen worden ingewilligd, [...] de infrastructuurbeheerder voor alle aanvragen door coördinatie een oplossing [tracht] te vinden”.

- 21 Ten derde: ofschoon artikel 52, lid 1, van richtlijn 2012/34 de infrastructuurbeheerder toestaat om rekening te houden met vroegere benuttingsgraden van treinpaden, dat wil zeggen vroegere benutting van de infrastructuur, voorziet het ook in de mogelijkheid om bij het toewijzen van capaciteit af te gaan op de daadwerkelijke benuttingsgraad van de infrastructuur. Gezien het feit dat spoorwegondernemingen kunnen concurreren voor dezelfde goederen, zou de uitlegging van artikel 47, lid 4, van richtlijn 2012/34 als een eenduidig verbod op het toepassen van het criterium van de daadwerkelijke benutting van de infrastructuur, dan wel als geen verbod daarop, kunnen leiden tot een situatie waarin, in het geval van concurrerende aanvragen, dan wel een nieuwe marktdeelnemer dan wel een al bestaande marktdeelnemer in alle gevallen een voordeel zouden hebben, afhankelijk van de mate waarin rekening gehouden kan worden met de daadwerkelijke benutting van de infrastructuur in het geval van een overbelaste infrastructuur.
- 22 Ten derde: verzoekster stelt dat er in de onderhavige zaak geen sprake is van daadwerkelijke overbelasting van de infrastructuur, omdat zij met een andere onderneming concurreert voor dezelfde goederen. Bijgevolg stelt zij dat in deze zaak de prioriteitsregels waarschijnlijk niet eens zouden moeten worden toegepast en dat het probleem van de overlappende capaciteit zou moeten worden behandeld aan de hand van de overleg- en coördinatieprocedures als bedoeld in de artikelen 45 en 46 van richtlijn 2012/34, en stelt zij voor dat het probleem inzake de concurrentie voor goederen niet aan de orde zou moeten worden gesteld door middel van de procedure betreffende overbelaste infrastructuur. Indien in een dergelijke situatie blijkt dat twee of meer spoorwegondernemingen daadwerkelijk concurreren voor dezelfde goederen, zou een eenduidige uitlegging van de prioriteitsregels oneigenlijk gebruik van het recht om capaciteit aan te vragen kunnen stimuleren, in de wetenschap dat de infrastructuur tot overbelaste infrastructuur zal worden verklaard en de regels gunstig zullen zijn voor dan wel een bestaande marktdeelnemer dan wel een nieuwkomer op de markt.
- 23 De verwijzende rechter geeft vervolgens aan dat uit de opzet van de in richtlijn 2012/34 bepaalde procedure voor capaciteitstoewijzing blijkt dat de

infrastructuurbeheerder na de ontvangst van alle aanvragen moet trachten deze te coördineren en, in het geval hij er niet in slaagt bepaalde aanvragen te coördineren, moet verklaren dat de infrastructuur overbelast is en maatregelen moet nemen met betrekking tot de overbelaste infrastructuur, zoals de toepassing van de prioriteitsregel.

- 24 Uit artikel 47, lid 1, van richtlijn 2012/34 kan geconcludeerd worden dat de prioriteitsregel slechts van toepassing is wanneer de infrastructuur tot overbelaste infrastructuur is verklaard. Artikel 45, lid 2, van richtlijn 2012/34 bepaalt dat de infrastructuurbeheerder binnen de programmerings- en coördinatieprocedure prioriteit kan verlenen aan specifieke diensten, maar enkel in overeenstemming met de artikelen 47 en 49. Bijgevolg kan, overeenkomstig richtlijn 2012/34, ook in een eerder stadium gebruik worden gemaakt van prioriteit, namelijk voorafgaand aan de verklaring dat de infrastructuur overbelast is. Overeenkomstig punt 28 van regeling mag de infrastructuurbeheerder de prioriteitsregel toepassen bij het coördineren van aanvragen.
- 25 De verwijzende rechter verwijst naar het arrest van het Hof van 28 februari 2019, SJ (C-388/17, EU:C:2019:161), waarin in punt 39 staat dat „artikel 45 van richtlijn 2012/34 weliswaar [bepaalt] dat de spoorweginfrastructuurbeheerder moet trachten zo veel mogelijk te voldoen aan alle infrastructuurcapaciteitsaanvragen, maar hij [...] volgens artikel 46 van deze richtlijn, in geval van met elkaar concurrerende aanvragen, deze aanvragen [dient] te coördineren en de meest geschikte oplossing uit te werken. Zo heeft hij het recht om binnen redelijke grenzen een capaciteit voor te stellen die afwijkt van de oorspronkelijk aangevraagde capaciteit, of kan het zelfs gebeuren dat bepaalde aanvragen niet kunnen worden toegewezen”.
- 26 De verwijzende rechter heeft in dit verband twijfels over de in artikel 47, lid 1, van richtlijn 2012/34 bepaalde strekking van de verplichting van de infrastructuurbeheerder of de capaciteitstoewijzende instantie om de aangevraagde treinpaden te coördineren en te overleggen met aanvragers voordat de infrastructuur tot overbelast wordt verklaard. De feiten in de onderhavige zaak doen vermoeden dat verzoekster concurreert met een andere spoorwegonderneming en dat beide ondernemingen in ieder geval een gedeeltelijk overlappende capaciteit hebben aangevraagd. Wanneer twee of meer spoorwegondernemingen concurreren voor vervoer van dezelfde goederen bestaat er strikt genomen geen overbelasting van de infrastructuur, omdat de goederen in kwestie in ieder geval vervoerd zullen worden door een van de ondernemingen. Het is derhalve de vraag of de voorwaarden vastgelegd in artikel 47 van richtlijn 2012/34 – coördinatie van de aangevraagde treinpaden en overleg met de aanvragers – de verplichting van de infrastructuurbeheerder dekken om vast te stellen dat mogelijk sprake is van overlapping van de vracht van twee of meer spoorwegondernemingen voordat de infrastructuur tot overbelaste infrastructuur wordt verklaard.

- 27 Gelet op een en ander en na beoordeling van de bepalingen van nationaal recht en de door de infrastructuurbeheerder toegepaste werkwijze, verzoekt de verwijzende rechter het Hof om een prejudiciële beslissing.

WERKDOCUMENT