TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2021. gada 24. jūnijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Dzelzceļa pārvadājumi – Dzelzceļa kravu pārvadājumu starptautiskie koridori – Regula (ES) Nr. 913/2010 – 13. panta 1. punkts – Vienas pieturas aģentūras izveide katrā kravu pārvadājumu koridorā – 14. pants – Valdes noteiktās infrastruktūras jaudas piešķiršanas kravu pārvadājumu koridorā sistēmas raksturs – 20. pants – Regulatīvās iestādes – Direktīva 2012/34/ES – 27. pants – Infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūra – Infrastruktūras pārvaldītāju loma – 56. un 57. pants – Regulatīvās iestādes funkcijas un regulatīvo iestāžu sadarbība

Lietā C-12/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen* (Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes Augstākā administratīvā tiesa, Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2019. gada 10. decembrī un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 13. janvārī, tiesvedībā

***DB Netz AG***

pret

***Bundesrepublik Deutschland,***

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs J. Regans [*E. Regan*], tiesneši M. Ilešičs [*M. Ilešič*], E. Juhāss [*E. Juhász*], K. Likurgs [*C. Lycourgos*] (referents) un I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*],

ģenerāladvokāts: H. Saugmandsgors Ē [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *DB Netz AG* vārdā – *H. R. J. Krüger* un *M. Kaufmann*, *Rechtsanwälte*,

– *Bundesrepublik Deutschland* vārdā – *C. Mögelin* un *J. Arnade*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

– Eiropas Komisijas vārdā, sākotnēji – *W. Mölls* un *C. Vrignon*, vēlāk – pēdējā minētā, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 25. februāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 13. panta 1. punktu, 14. panta 1. un 9. punktu, 18. panta c) punktu un 20. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV 2010, L 276, 22. lpp., un labojums – OV 2012, L 325, 19. lpp.), kā arī 27. panta 1. un 2. punktu, 57. panta 1. punkta pirmās daļas otro teikumu un IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp., un labojums – OV 2015, L 67, 32. lpp.).

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *DB Netz AG* un *Bundesrepublik Deutschland* (Vācijas Federatīvā Republika), ko pārstāv *Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen* (Federālā Elektroenerģijas, gāzes, telekomunikāciju, pasta un dzelzceļa tīklu aģentūra, Vācija) (turpmāk tekstā – "Federālā tīklu aģentūra") par iebildumiem, ko minētā aģentūra izteikusi par *DB Netz AG* grozījumu projektu attiecībā uz nosacījumiem, lai vienas pieturas aģentūrā iesniegtu infrastruktūras jaudas pieprasījumus iepriekš noteiktos starptautiskos vilcienu ceļos.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Savienības tiesības*

#### *Regula Nr. 913/2010*

3 Regulas Nr. 913/2010 4., 7., 25. un 26. apsvērumā ir noteikts:

"(4) Lai gan dzelzceļa kravas pārvadājumu tirgus atvēršana ir ļāvusi jauniem uzņēmumiem sākt darbību dzelzceļa tīklā, ar tirgus mehānismiem vien nevarēja un nevar organizēt, regulēt un padarīt drošus dzelzceļa kravu pārvadājumus. Lai optimizētu tīkla lietošanu un nodrošinātu tā uzticamību, ir lietderīgi noteikt papildu procedūras infrastruktūras pārvaldītāju sadarbības stiprināšanai saistībā ar starptautisko vilcienu ceļu piešķiršanu kravas vilcieniem.

[..]

(7) Šī regula, ja vien nav paredzēts citādi, nedrīkstētu skart [Padomes] Direktīvā 91/440/EEK [(1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV 1991, L 237, 25. lpp.)] un [Eiropas Parlamenta un Padomes] Direktīvā 2001/14/EK [(2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV 2001, L 75, 29. lpp.)] noteiktās infrastruktūras pārvaldītāju tiesības un pienākumus un attiecīgā gadījumā

Direktīvas 2001/14[..] 14. panta 2. punktā minēto jaudas iedalīšanas iestāžu tiesības un pienākumus. Minētie tiesību akti paliek spēkā, tostarp attiecībā uz noteikumiem, kas attiecas uz kravu pārvadājumu koridoriem.

[..]

(25) Lai nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi starptautiskiem dzelzceļa pakalpojumiem, ir jānodrošina pienācīga koordinācija starp dzelzceļa satiksmes kontroles iestādēm, kuras atrodas dažādos kravu pārvadājumu koridora tīklos.

(26) Lai atvieglinātu piekļuvi informācijai par visu galveno infrastruktūru izmantojumu kravu pārvadājumu koridorā un lai nodrošinātu piekļuvi šim koridoram bez jebkādas diskriminācijas, valdei būtu jāsagatavo pārskats, kurā apkopota visa šī informācija, tas regulāri jāatjaunina un jāpublisko."

4 Šīs regulas 1. panta 1. punktā ir noteikts:

"Šajā regulā izklāstīti noteikumi par to, kā izveidot un organizēt starptautiskus dzelzceļu koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem, lai attīstītu Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem. Tajā ir izklāstīti kravu pārvadājumu koridoru atlases, organizācijas, pārvaldības un indikatīvas ieguldījumu plānošanas noteikumi."

5 Minētās regulas 2. pantā ir noteikts:

"1. Šajā regulā ir spēkā definīcijas, kas noteiktas Direktīvas 2001/14[..] 2. pantā.

2. Papildus 1. punktā minētajām definīcijām izmanto šādas definīcijas:

a) "kravas pārvadājumu koridors" ir visas izraudzītās dzelzceļa līnijas, tostarp dzelzceļa prāmju līnijas, dalībvalstīs vai starp dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā Eiropas trešās valstīs, kas savieno galvenajā maršrutā izvietotus divus vai vairākus terminālus un attiecīgā gadījumā apvedceļus un to pievienošanai nepieciešamos posmus, tostarp dzelzceļa infrastruktūru un iekārtas un attiecīgos dzelzceļa pakalpojumus saskaņā ar Direktīvas 2001/14[..] 5. pantu;

[..]."

6 Tās pašas regulas 8. pants ir formulēts šādi:

"1. Katram kravas pārvadājumu koridoram attiecīgās dalībvalstis izveido valdi, kas ir atbildīga par vispārēju kravas pārvadājumu koridora mērķu noteikšanu, uzraudzību un šā panta 7. punktā, 9. un 11. pantā, 14. panta 1. punktā un 22. pantā skaidri noteikto pasākumu veikšanu. Valdē ir attiecīgo dalībvalstu iestāžu pārstāvji.

2. Katra kravas pārvadājumu koridora attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji un, attiecīgā gadījumā, Direktīvas 2001/14[..] 14. panta 2. punktā minētās par jaudas piešķiršanu atbildīgās iestādes izveido apsaimniekotājvaldi, kas ir atbildīga par pasākumu veikšanu, kuri skaidri norādīti šā panta 5., 7., 8. un 9. punktā un šīs regulas 9. līdz 12. pantā, 13. panta 1. punktā, 14. panta 2., 6. un 9. punktā, 16. panta 1. punktā, 17. panta 1. punktā un 18. un 19. pantā. Apsaimniekotājvaldē ir infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji.

3. Dalībvalstis, kurās atrodas kravas pārvadājumu koridors, un attiecīgie infrastruktūras pārvaldnieki sadarbojas šā panta 1. un 2. punktā minētajās valdēs, lai nodrošinātu kravas pārvadājumu koridora attīstību saskaņā ar tā īstenošanas plānu.

4. Valde lēmumu pieņem, pamatojoties uz attiecīgo dalībvalstu iestāžu pārstāvju savstarpēju vienošanos.

[..]

9. Apsaimniekotājvalde, ievērojot valsts un Eiropas izvietošanas plānus, koordinē to, kā izmanto sadarbspējīgas IT lietojumprogrammas vai alternatīvus risinājumus, kas var nākotnē kļūt pieejami, lai atbildētu uz starptautisko vilcienu ceļu pieprasījumiem un organizētu starptautisko satiksmi kravas pārvadājumu koridorā."

7 Saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 12. pantu:

"Apsaimniekotājvalde pienācīgi un atbilstīgi pieņemtam grafikam saskaņo un nodrošina, ka vienuviet publicē grafikus visiem infrastruktūras un saistītu iekārtu darbiem, kas varētu ierobežot pieejamo kravu pārvadājumu koridora jaudu."

8 Šīs regulas 13. pantā ir paredzēts:

"1. Kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde izraugās vai izveido kopīgu struktūru, kur pretendenti var vienā vietā un ar vienu darbību prasīt nodrošināt infrastruktūras jaudu kravas vilcieniem, kas kravu pārvadājumu koridorā šķērso vismaz vienu robežu, un saņemt atbildes uz jaudas pieprasījumiem (turpmāk "vienas pieturas aģentūra").

2. Vienas pieturas aģentūra kā koordinācijas punkts arī sniedz pamatinformāciju par infrastruktūras jaudas piešķīrumiem, tostarp 18. pantā minēto informāciju. Tajā ataino pieprasījuma brīdī pieejamo infrastruktūras jaudu un tās raksturlielumus saskaņā ar iepriekš definētiem parametriem, piemēram, ātrumu, garumu, gabarītiem un asslodzi, ar kādu vilcieni drīkst pārvietoties kravas pārvadājumu koridorā.

[..]"

9 Minētās regulas 14. pantā ir noteikts:

"1. Valde kravu pārvadājumu koridorā nosaka infrastruktūras jaudas piešķiršanas sistēmu saskaņā ar Direktīvas 2001/14[..] 14. panta 1. punktu.

2. Apsaimniekotājvalde izvērtē vajadzību pēc jaudas, ko paredzēts iedalīt kravu pārvadājumu koridorā kursējošiem kravas vilcieniem, ņemot vērā šīs regulas 9. panta 3. punktā minēto transporta tirgus pētījumu, pieprasījumus iedalīt infrastruktūras jaudas, kas attiecas uz iepriekšējiem un pašreizējiem kustības grafikiem, un pamata vienošanās.

[..]

6. Apsaimniekotājvalde sekmē, lai tiktu koordinētas prioritātes attiecībā uz infrastruktūras jaudu piešķiršanu kravu pārvadājumu koridorā.

[..]

9. Kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde un 8. panta 7. punktā minētā padomdevēju grupa izveido procedūras, lai nodrošinātu optimālu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saistībā ar jaudas piešķiršanu, gan attiecībā uz 13. panta 1. punktā minētajiem pieprasījumiem, gan pieprasījumiem, ko saņēmuši attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji. Ņem vērā arī termināļu pieejamību.

[..]"

10 Tās pašas regulas 16. panta 1. punktā ir precizēts:

"Kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde ievieš satiksmes vadības koordinācijas procedūras visā kravu pārvadājumu koridorā. Saistītu kravu pārvadājumu koridoru apsaimniekotājvaldes ievieš satiksmes koordinācijas procedūras šādos koridoros."

11 Saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 18. pantu:

"Apsaimniekotājvalde izstrādā, regulāri atjaunina un publicē dokumentu, kurā ir:

a) visa informācija no valstu tīklu pārskatiem, kuri attiecībā uz kravu pārvadājumu koridoru ir izstrādāti saskaņā ar Direktīvas 2001/14[..] 3. pantā minēto procedūru;

[..]

c) informācija par šīs regulas 13. līdz 17. pantā minētajām procedūrām; un

[..]."

12 Šīs regulas 20. pantā ir paredzēts:

"1. Direktīvas 2001/14[..] 30. pantā minētās regulatīvās iestādes sadarbojas, lai pārraudzītu konkurenci dzelzceļa kravu pārvadājuma koridorā. Jo īpaši tās nodrošina piekļuvi koridoram bez diskriminācijas, un tās ir apelācijas izskatīšanas iestādes, kas paredzētas minētās direktīvas 30. panta 2. punktā. Tās apmainās ar vajadzīgo informāciju, ko tās ieguvušas no infrastruktūras pārvaldītājiem un citām attiecīgām pusēm.

[..]

3. Ja kāds pretendents regulatīvajai iestādei iesniedz sūdzību par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem vai ja tā veic izmeklēšanu pēc savas iniciatīvas, attiecīgā regulatīvā iestāde pirms lēmuma pieņemšanas apspriežas ar visu to citu dalībvalstu regulatīvām iestādēm, caur kurām iet attiecīgā kravas vilciena starptautiskais vilcienu ceļš, un lūdz tām visu lēmuma pieņemšanai vajadzīgo informāciju.

[..]"

### *Direktīva 2012/34*

13 Direktīvas 2012/34 3. panta 2., 19. un 26. punktā ir paredzēts:

"Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas konkrēti atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, tostarp par satiksmes pārvaldību un kustības vadības un signalizācijas sistēmu; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;

[..]

19) "pieteikuma iesniedzējs" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai starptautisks dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupējums, vai citas personas vai juridiskas struktūras, piemēram, kompetentās iestādes saskaņā ar [Eiropas Parlamenta un Padomes] Regulu (EK) Nr. 1370/2007 [(2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV 2007, L 315, 1. lpp.)] un kravas nosūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kam ir ar sabiedriskiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu;

[..]

26) "tīkla pārskats" ir pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmām, tostarp arī cita informācija, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu."

14 Šīs direktīvas 27. pantā ir paredzēts:

"1. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām sagatavo un publicē tīkla pārskatu, kas ir iegūstams, samaksājot maksu, kura nepārsniedz minētā pārskata publicēšanas izmaksas. Tīkla pārskatu publicē vismaz divās Savienības oficiālajās valodās. Tīkla pārskata saturu bez maksas dara pieejamu elektroniskā formātā infrastruktūras pārvaldītāja tīmekļa portālā, un tam jābūt pieejamam ar parasta tīmekļa portāla starpniecību. Minēto tīmekļa portālu izveido infrastruktūras pārvaldītāji, savstarpēji sadarbojoties saskaņā ar 37. un 40. pantu.

2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un iekļauj informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskatā ietver arī informāciju par piekļuves nosacījumiem apkalpes vietām, kas ir savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem šajās vietās vai norāda tīmekļa vietni, kur bez maksas elektroniskā formātā ir pieejama šāda informācija. Tīkla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.

[..]"

15 Saskaņā ar minētās direktīvas 39. panta 1. punktu:

"Dalībvalstis var noteikt vispārīgu infrastruktūras jaudas sadales noteikumu kopumu, ievērojot 4. pantā noteikto nosacījumu par pārvaldības neatkarību. Tiek paredzēti konkrēti jaudas sadales

noteikumi. Infrastruktūras pārvaldītājs veic jaudas sadali. Jo īpaši infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka infrastruktūras jaudu sadala taisnīgi, nediskriminējoši un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem."

16 Šīs pašas direktīvas 40. panta 1. punktā ir noteikts:

"Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji sadarbojas, lai būtu iespējama efektīva tādas infrastruktūras jaudas radīšana un sadale, kas attiecas uz vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas tīklu Savienībā, tostarp sadarbība notiek saskaņā ar 42. pantā minēto pamata vienošanos. Infrastruktūras pārvaldītāji iedibina attiecīgas procedūras, ievērojot šajā direktīvā izklāstītos noteikumus, un attiecīgi organizē vilcienu ceļus, kas šķērso vairāk nekā vienu tīklu.

Dalībvalstis nodrošina, ka to infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji, kuru lēmumi par jaudas sadali ietekmē citus infrastruktūras pārvaldītājus, sadarbojas, lai koordinētu vai veiktu visas attiecīgās infrastruktūras jaudas sadali starptautiskā līmenī, neskarot Savienības tiesību aktos ietvertos konkrētos noteikumus par tīkliem, kas orientēti uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Infrastruktūras pārvaldītāji šādā sadarbībā noteiktos jaudas sadales principus un kritērijus publicē savā tīkla pārskatā saskaņā ar IV pielikuma 3. punktu. Šajās procedūrās var tikt iesaistīti attiecīgi infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvji no trešām valstīm."

17 Direktīvas 2012/34 55. panta 1. punktā ir noteikts:

"Katra dalībvalsts izveido vienu valsts regulatīvo iestādi dzelzceļa nozarē. Neskarot 2. punktu, šī iestāde ir atsevišķa institūcija, kas organizatoriskā, funkcionālā, hierarhijas un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirta un neatkarīga no jebkuras citas privātas vai valsts struktūras. Tā arī savas uzbūves, finansējuma saņemšanas, juridiskās formas un lēmumu pieņemšanas ziņā nav atkarīga ne no viena infrastruktūras pārvaldītāja, par maksas aprēķināšanu atbildīgās iestādes, jaudas sadales iestādes vai pieteikuma iesniedzēja. Turklāt tā savu funkciju izpildē ir neatkarīga no jebkuras kompetentas iestādes, kas iesaistīta sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršanā."

18 Saskaņā ar šīs direktīvas 56. panta 1. un 2. punktu:

"1. Neskarot 46. panta 6. punktu, pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai ja pieteikuma iesniedzējs ir cietis jebkādā citā veidā, un jo īpaši var pārsūdzēt lēmumus, ko pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs vai, attiecīgā gadījumā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vai apkalpes vietas operators par:

a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;

b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;

c) jaudas iedalīšanu un tās iznākumu;

d) maksas iekasēšanas shēmu;

e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam prasa vai var prasīt samaksāt;

f) piekļuves kārtību saskaņā ar 10. līdz 13. pantu;

g) pakalpojumu pieejamību un pakalpojumu maksas noteikšanu saskaņā ar 13. pantu.

2. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras attiecībā uz konkurences nodrošināšanu dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, un pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju tā jo īpaši kontrolē 1. punkta a) līdz g) apakšpunktu. Tā jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas klauzulas vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirta rīcības brīvība, ko var izmantot pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai."

19 Minētās direktīvas 57. panta 1. punkta pirmā daļa ir formulēta šādi:

"Regulatīvās iestādes apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un praksi un jo īpaši apmainās ar informāciju par galvenajiem to procedūru jautājumiem un par transponēto Savienības dzelzceļa tiesību aktu interpretācijas problēmām. Tās sadarbojas citos veidos, lai visā Savienībā koordinētu savu lēmumu pieņemšanu. Šajā nolūkā tās iesaistās un kopīgi strādā tīklā, kura sanāksmes notiek regulāri. Komisija ir šā tīkla dalībniece, tā koordinē un atbalsta tā darbību un attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus. Tā nodrošina rosīgu attiecīgo regulatīvo iestāžu sadarbību."

20 Šīs pašas direktīvas 65. pantā ir paredzēts:

Direktīvu 91/440[..], [Padomes Direktīvu] 95/18/EK [(1995. gada 19. jūnijs) par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu (OV 1995, L 143, 70. lpp.)] un 2001/14[..] ar grozījumiem, kas izdarīti ar IX pielikuma A daļā uzskaitītajām direktīvām, atceļ no 2015. gada 17. jūnija, neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem IX pielikuma B daļā norādīto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos.

Atsauces uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo direktīvu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulu X pielikumā."

21 Saskaņā ar Direktīvas 2012/34 IV pielikumu:

"Tīkla pārskatā, kas minēts 27. pantā, ietver šādu informāciju.

[..]

3) Iedaļa par jaudas sadales principiem un kritērijiem. Tajā norāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras vispārīgos jaudas raksturlielumus [..]. Tajā precizē arī jaudas sadales procedūras un ar tām saistītos termiņus. Šajā iedaļā ietver konkrētus kritērijus, ko pielieto jaudas sadales procesā, jo īpaši:
   a) procedūras, saskaņā ar ko pieteikuma iesniedzējs infrastruktūras pārvaldītājam var pieprasīt jaudu;
   b) pieteikuma iesniedzējiem piemērojamās prasības;

      [..]

[..]."

### *Vācijas tiesības*

#### *AEG*

22 1993. gada 27. decembra *Allgemeines Eisenbahngesetz* (Vispārējais dzelzceļa likums), redakcijā, kas ir piemērojama pamatlietā (turpmāk tekstā – "*AEG*"), 14. panta 1. punktā ir noteikts:

"Dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumi nodrošina to pārvaldīto infrastruktūru nediskriminējošu izmantošanu, kā arī to piedāvāto pakalpojumu sniegšanu bez diskriminācijas, tādā apmērā, kāds ir paredzēts noteikumos, kuri izdoti saskaņā ar 26. panta 1. punkta 6. un 7. apakšpunktu un 4. punkta 1. apakšpunktu. [..]"

23 *AEG* 14.d pantā ir noteikts:

"Valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumi regulatīvo iestādi informē par:

[..]

6. priekšlikumu pārskatīt vai grozīt tīkla pārskatu un pakalpojumu iekārtu izmantošanas nosacījumus, tostarp attiecīgos paredzētos tarifu noteikšanas principus un to apmērus.

[..]"

24 Šī likuma 14.e pantā ir paredzēts:

"(1) Saņemot paziņojumu saskaņā ar 14.d pantu, regulatīvā iestāde var iebilst

[..]

4. pret ierosināto pārskatīšanu vai grozījumiem, kas piedāvāti saskaņā ar 14.d panta pirmā teikuma 6. punktu, četru nedēļu laikā,

ja paredzētie lēmumi neatbilst dzelzceļa tiesiskā regulējuma noteikumiem par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai. [..]

[..]

(3) Ja regulatīvā iestāde izmanto tās iebildumu celšanas tiesības,

[..]

2. tīkla pārskati vai pakalpojumu iekārtu izmantošanas nosacījumi, tostarp paredzētie tarifu principi un apmēri, nestājas spēkā 1. punkta 4. apakšpunktā paredzētajā gadījumā.

[..]"

***EIBV***

25 2005. gada 3. jūnija *Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung* (Dzelzceļa infrastruktūras lietošanas noteikumi) (*BGBl.* 2005 I, 1566. lpp.; turpmāk tekstā – "*EIBV*") 3. panta 1. punktā ir paredzēts:

"Dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumi atļauj to apsaimniekoto pakalpojumu iekārtu nediskriminējošu izmantošanu un bez diskriminācijas sniedz saistītos pakalpojumus un 1. pielikuma 2. punktā minētos pakalpojumus, ja tie ir daļa no to komercdarbības. Dzelzceļa ceļu pārvaldītājiem turklāt ir jānodrošina to apsaimniekoto dzelzceļa ceļu, drošības sistēmu, kā arī ar tām saistīto posmu apgādes iekārtu pieejamība, jāpiešķir vilcienu ceļi saskaņā ar šiem noteikumiem un jāsniedz I pielikuma 1. punktā minētie pakalpojumi."

26 Šo noteikumu 4. pantā ir paredzēts:

"(1) Dzelzceļa ceļu pārvaldītājam ir jāparedz un [..] jāpaziņo izmantošanas nosacījumi (tīkla pārskati), kas piemērojami 1. pielikuma 1. punktā paredzēto pakalpojumu sniegšanai.

Pēc piekļuves saņēmēju pieprasījuma dzelzceļa ceļu pārvaldītajam par maksu tiem ir jāpaziņo tīkla pārskats.

(2) Tīkla pārskatā jāietver vismaz 2. pielikumā un citās šo noteikumu normās paredzētās norādes, kā arī vilciena ceļu vispārējie izmantošanas noteikumi. Dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumos neietilpst tarifu saraksts.

[..]"

27 Saskaņā ar šo noteikumu 6. panta 1. punktu:

"Piekļuves saņēmēji var jebkurā laikā pieprasīt piešķirt dzelzceļa ceļu pārvaldītā vilciena ceļus, ja vien šajos noteikumos nav noteikts citādi. [..]"

28 Šo pašu noteikumu 1. pielikumā ir paredzēts:

"1. Dzelzceļa ceļu pārvaldītāja obligātie pakalpojumi ietver:

a) vilcienu ceļu pieprasījumu izskatīšanu;

[..]."

29 *EIBV* 2. pielikumā ir paredzēts:

"Tīkla pārskatā, kas minēts 4. pantā, ietver šādu informāciju:

[..]

3. Dzelzceļa jaudas piešķiršanas principi un kritēriji.

Sniedzama ir informācija par dzelzceļa jaudas vispārējiem raksturlielumiem, kas pieejami piekļuves saņēmējiem, kā arī par jebkādiem izmantošanas ierobežojumiem, tostarp par sagaidāmo jaudas nepieciešamību apkopei. Tāpat ir jāsniedz informācija arī par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanas procedūras norisi un termiņiem, tostarp par

a) procedūru, kādā piekļuves saņēmēji dzelzceļa apsaimniekotājam iesniedz vilcienu ceļu piešķiršanas pieprasījumus;

[..]."

**Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

30 *DB Netz*, kas ir *Deutsche Bahn AG* grupai pilnībā piederošs meitasuzņēmums, ir valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmums, kas pārvalda vislielāko Vācijas dzelzceļa tīklu.

31 *DB Netz* kā infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar Vācijas tiesībām, it īpaši *EIBV* 4. panta 1. un 2. punktu un 2. pielikuma 3. punkta trešā teikuma a) apakšpunktu, ar ko īsteno Direktīvas 2012/34 27. pantu, ir pienākums sagatavot un publicēt tīkla pārskatu, kurā ir ietverta informācija par dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūras norisi un termiņiem, it īpaši procedūru, kādā piekļuves saņēmēji dzelzceļa pārvaldītājiem pieprasa piešķirt vilcienu ceļus.

32 *DB Netz* turklāt piedalās kravas pārvadājumu koridoru apsaimniekošanā Eiropas mērogā Regulas Nr. 913/2010 2. panta izpratnē, jo seši no šiem koridoriem atrodas *DB Netz* dzelzceļa tīklā. Piemērojot šīs regulas noteikumus, tam kopā ar citiem infrastruktūras pārvaldītājiem, uz kuriem attiecas katrs no konkrētajiem kravu pārvadājumu koridoriem, ir pienākums izveidot apsaimniekotājvaldi, kura piedalās attiecīgā kravas pārvadājumu koridora pārvaldībā un kuras kompetencē ir noteikt un izveidot vienas pieturas aģentūru katram kravas pārvadājumu koridoram, kas ļautu tā lietotājiem iesniegt infrastruktūras jaudas pieprasījumus saviem pārrobežu preču vilcieniem vienā vietā un ar vienu darbību. Apsaimniekotājvalde nosaka procedūras, lai nodrošinātu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saistībā ar jaudas piešķiršanu, un sagatavo un publicē dokumentu ar nosaukumu "*Corridor Information Document* (*CID*)", kurā ir ietverta informācija par attiecīgā kravas pārvadājumu koridora izmantošanas nosacījumiem. Praksē attiecībā uz visiem kravas pārvadājumu koridoriem, kuros darbojas *DB Netz*, procedūrā, kurā vienas pieturas aģentūrai tiek iesniegti pieprasījumi, tiek izmantota elektroniskās rezervācijas sistēma "*Path Coordination System*" (Vilcienu ceļu koordinēšanas sistēma) (turpmāk tekstā – "*PCS* rezervācijas sistēma").

33 2015. gadā kravu pārvadājumu koridoru, ar kuriem ir saistīts *DB Netz*, apsaimniekotājvaldes nolēma, ka infrastruktūras jaudas pieprasījumi iepriekš noteiktos starptautiskos vilcienu ceļos katra kravas pārvadājuma vienas pieturas aģentūrās var tikt iesniegti, vienīgi izmantojot *PCS* rezervācijas sistēmu. Šie noteikumi tika publicēti *CID* 4. grāmatā.

34 2015. gada 31. augustā *DB Netz* paziņoja Federālajai tīklu aģentūrai kā kompetentajai valsts regulatīvajai iestādei Direktīvas 2012/34 55. panta izpratnē, sava 2016. gada tīkla pārskata grozījumu projektu. Šie grozījumi tostarp attiecās uz procedūru, kādā kompetentajā vienas pieturas aģentūrā tiek iesniegti infrastruktūras jaudas pieprasījumi attiecībā uz iepriekš sagatavotiem vilcienu ceļiem kravas pārvadājumu koridoros saskaņā ar Regulu Nr. 913/2010. Iecerētajos grozījumos attiecībā uz infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanu bija paredzēts

ļaut izmantot vienīgi *PCS* rezervācijas sistēmu, izslēdzot iespēju izmantot pieprasījuma veidlapu šīs sistēmas tehniskas kļūmes gadījumā. Grozījumi bija pamatoti tostarp ar to, ka kravu pārvadājumu koridoru apsaimniekotājvalžu pieņemtajos un publicētajos noteikumos par pieprasījumu iesniegšanu šādas veidlapas izmantošana nebija paredzēta.

35 Ar 2015. gada 22. septembra lēmumu Federālā tīklu aģentūra, pamatojoties uz *AEG* 14.e panta 1. punktu, izteica iebildumus par *DB Netz* iesniegto 2016. gada tīkla pārskata grozījumu projektu un ar 2016. gada 8. marta lēmumu noraidīja šī pārvaldītāja iesniegto sūdzību. Tā savu atteikumu pamatoja ar to, ka piedāvātais grozījums, kas vērsts uz to, lai izslēgtu iespēju izmantot alternatīvu risinājumu *PCS* rezervācijas sistēmas tehniskas kļūmes gadījumā, ir pretrunā *DB Netz* pienākumam, kas izriet no *AEG* 14. panta 1. punkta pirmā teikuma, kā arī *EIBV* 3. panta 1. punkta un 1. pielikuma 1. punkta kopīgas piemērošanas, nodrošināt nediskriminējošu tā apsaimniekotās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kā arī nediskriminējošu tā piedāvāto obligāto pakalpojumu sniegšanu, tostarp vilciena ceļu piešķiršanas pieprasījumu izskatīšanu.

36 2016. gada 15. martā *DB Netz* cēla prasību *Verwaltungsgericht Köln* (Ķelnes Administratīvā tiesa, Vācija), lūdzot atcelt Federālā tīkla aģentūras lēmumu par atteikumu. Šī tiesa ar 2018. gada 20. aprīļa spriedumu minēto prasību noraidīja, būtībā piekrītot šīs aģentūras argumentiem.

37 *DB Netz* pārsūdzēja šo spriedumu iesniedzējtiesā, kurai rodas jautājums, vai Federālā tīklu aģentūra pamatoti iebilda pret *DB Netz* 2016. gada tīkla pārskata iecerētajiem grozījumiem.

38 Iesniedzējtiesa uzskata, ka Federālajai Tīklu aģentūrai bija pietiekami iemesli, lai uzskatītu, ka Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punktā paredzētā procedūra infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanai vienas pieturas aģentūrā, kura ir reglamentēta 2016. gada tīkla pārskata 4.2.5.1. punktā, rada iespējamu diskrimināciju, ja nepastāv alternatīvs risinājums *PCS* rezervācijas sistēmas tehnisku kļūmju gadījumā.

39 Tomēr tai rodas jautājums, pirmkārt, par to, vai šo procedūru saskaņā ar *EIBV* 4. panta 1. un 2. punktu, skatot tos kopsakarā ar tā 2. pielikuma 3. punkta trešā teikuma a) apakšpunktu, *DB Netz* var reglamentēt savā tīkla pārskatā un tādējādi – vai to var pilnībā pakļaut Federālā tīklu aģentūras pārbaudei vai arī ekskluzīva kompetence šajā jomā ir attiecīgā kravas pārvadājumu koridora apsaimniekotājvaldei. Tā kā *EIBV* 4. panta 1. un 2. punkta, tos skatot kopsakarā ar tā 2. pielikuma 3. punkta trešā teikuma a) apakšpunktu, mērķis ir esot īstenot Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punkta, tos skatot kopsakarā ar IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, tiesību normas, noteicošais ir tas, vai uz pamatlietā aplūkoto infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūru attiecas minētās direktīvas tiesību normas.

40 Otrkārt, gadījumā, ja arī *DB Netz* šī procedūra būtu faktiski jāreglamentē savā tīkla pārskatā, iesniedzējtiesa jautā, vai valsts regulatīvajai iestādei, pārbaudot šādu pārskatu Direktīvas 2012/34 27. panta izpratnē, ir jāievēro Regulas Nr. 913/2010 20. panta, kurā paredzēta valsts regulatīvo iestāžu sadarbība, tiesību normas, un, ja atbilde ir apstiprinoša, vai no šī pienākuma sadarboties ir izslēgta jebkāda vienpusēja rīcība vai arī tas prasa, lai valsts regulatīvajai iestādei vismaz būtu pienākums meklēt saskaņotu pieeju. Gadījumā, ja 20. pants nav piemērojams, šī tiesa vēlas noskaidrot, vai līdzīgs pienākums sadarboties izriet no Direktīvas 2012/34 un it īpaši no tās 57. panta tiesību normām. Šajā ziņā minētā tiesa uzskata, ka gadījumā, ja šajā jomā koordinācija nepastāv, valsts regulatīvo iestāžu pretrunīgās prasības varētu apgrūtināt vai pat padarīt neiespējamu Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punktā paredzētā mērķa sasniegšanu, proti, iespēju iesniegt infrastruktūras jaudu pieprasījumus vienā vietā un ar vienu darbību.

41 Treškārt, iesniedzējtiesa uzskata, ka gadījumā, ja kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde ir pilnvarota pati noteikt procedūru infrastruktūras jaudu pieprasījumu iesniegšanai vienas pieturas aģentūrā, pastāv šaubas par to, vai Federālā tīklu aģentūra var detalizētāk pārbaudīt *DB Netz* 2016. gada tīkla pārskatu, nevis vienīgi tā materiāltiesisko atbilstību šīs valdes pieņemtajiem noteikumiem.

42 Ceturtkārt, gadījumā, ja valsts regulatīvās iestādes būtu kompetentas veikt šādu pārbaudi, iesniedzējtiesa uzskata par nepieciešamu precizēt infrastruktūras jaudas piešķiršanas kravu pārvadājumu koridorā sistēmas nozīmi, kuru saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punktu izstrādā kravu pārvadājumu koridora valde. Tai rodas jautājums par to, kā ir apvienojams, pirmkārt, tas, ka attiecīgo kravu pārvadājumu koridoru valdes šajā gadījumā sava tiesiskā regulējuma 8. panta 2. punktā ir paredzējušas, ka attiecīgā kravas pārvadājumu koridora jauda ir jāpublicē un jāpiešķir, izmantojot starptautisku pieprasījumu sistēmu, kura ir jāsaskaņo ar citiem kravas pārvadājumu koridoriem, proti, *PCS* rezervācijas sistēmu, un, otrkārt, Federālās tīklu aģentūras vienpusējā darbība, ar ko *DB Netz* ir noteiktas tādas prasības attiecībā uz pieprasījumu sistēmas izveidi, kuras nav saskaņotas ar citu attiecīgo dalībvalstu, kas nav Vācijas Federatīvā Republika, regulatīvajām iestādēm. Iesniedzējtiesai šajā ziņā ir šaubas par infrastruktūras jaudas piešķiršanas sistēmas juridisko būtību un saistošajām sekām attiecībā uz kravas pārvadājumu koridoru Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punkta izpratnē, un tā jautā, vai šī sistēma ir pakļauta valsts tiesu vai Tiesas interpretācijai.

43 Šādos apstākļos *Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen* (Ziemeļreinas-Vestfālenes federālās zemes Augstākā administratīvā tiesa, Vācija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Regula Nr. 913/2010], it īpaši runājot par funkcijām, kas kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvaldei ir uzticētas saskaņā ar šīs regulas 13. panta 1. punktu, 14. panta 9. punktu un 18. panta c) punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde ir tiesīga pati noteikt procedūru, kādā iesniedz infrastruktūras jaudas piešķiršanas pieprasījumus šīs regulas 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā, nosakot – kā tas ir šīs lietas apstākļos –, ka ir jāizmanto vienīgi elektronisks rezervācijas rīks, vai arī uz šo procedūru attiecas Direktīvas [2012/34] 27. panta 1. un 2. punkta, lasot tos kopā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, vispārīgie noteikumi tādējādi, ka šo procedūru drīkst noteikt vienīgi kravu pārvadājumu koridorā iesaistītie infrastruktūras pārvaldītāji savā attiecīgajā tīkla pārskatā?

2) Ja uz pirmo jautājumu tiek atbildēts tādējādi, ka [tajā] minētā procedūra ir jānosaka vienīgi kravu pārvadājumu koridorā iesaistīto infrastruktūras pārvaldītāju tīkla pārskatā, vai šajā ziņā valsts regulatīvajai iestādei tīkla pārskats ir jāpārbauda saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 20. pantu vai arī tikai saskaņā ar Direktīvas [2012/34] normām un tās transponēšanai pieņemtajiem valsts tiesību aktiem?
   a) Ja pārbaude ir jāveic saskaņā ar [Regulas Nr. 913/2010] 20. pantu, vai šī panta noteikumiem nav pretrunā tas, ka valsts regulatīvā iestāde iebilst pret tādiem tīkla pārskatā paredzētiem noteikumiem, kādi ir minēti pirmajā jautājumā, nerīkojoties kopīgi un pēc būtības vienoti ar pārējo kravu pārvadājumu koridorā iesaistīto [citu dalībvalstu, kas nav attiecīgā dalībvalsts] regulatīvajām iestādēm vai iepriekš nekonsultējoties ar tām, lai panāktu vienotu rīcību?

b) Ja pārbaude ir jāveic saskaņā ar Direktīvas [2012/34] noteikumiem un tās transponēšanai pieņemtajiem valsts tiesību aktiem, vai tiem un it īpaši šīs direktīvas 57. panta 1. punkta [pirmās daļas] otrajā teikumā paredzētajam vispārējās koordinēšanas pienākumam atbilst tas, ka valsts regulatīvā iestāde apstrīd šādu tiesisko regulējumu, nerīkojoties kopīgi un būtībā vienoti ar pārējo kravu pārvadājumu koridorā iesaistīto [citu dalībvalstu, kas nav attiecīgā dalībvalsts] regulatīvajām iestādēm vai iepriekš nekonsultējoties ar tām, lai panāktu vienotu rīcību?

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir tāda, ka kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde ir tiesīga pati noteikt [šajā jautājumā] minēto procedūru, vai valsts regulatīvā iestāde saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 20. pantu vai Direktīvas [2012/34] noteikumiem un tās transponēšanai pieņemtajiem tiesību aktiem ir kompetenta pārbaudīt infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatu plašāk nekā tikai attiecībā uz tā satura atbilstību apsaimniekotājvaldes noteiktajai procedūrai un vajadzības gadījumā to apstrīdēt, ja infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā ir ietverti šīs procedūras noteikumi? Ja atbilde ir apstiprinoša, kā ir jāatbild uz otrā jautājuma a) un b) daļu, ņemot vērā šo regulatīvās iestādes kompetenci?

4) Ciktāl, ņemot vērā iepriekšējos jautājumus, valsts regulatīvās iestādes ir kompetentas pārbaudīt [pirmajā jautājumā] minēto procedūru, vai [Regulas Nr. 913/2010] 14. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka sistēma, ko valde ir noteikusi saskaņā ar šo tiesību normu, ir valsts regulatīvajām iestādēm un valsts tiesām saistošs Savienības tiesību akts, kurš ir prioritārs pār valsts tiesībām un pakļauts Tiesas saistošajai interpretācijai?

5) Ja atbilde uz ceturto jautājumu ir apstiprinoša, vai noteikums, kuru attiecīgās sistēmas 8. panta 2. punktā saskaņā ar [Regulas Nr. 913/2010] 14. panta 1. punktu ir pieņēmušas visu kravu pārvadājumu koridoru valdes un saskaņā ar kuru koridora jauda ir jāpublicē un jāpiešķir, izmantojot starptautisku pieprasījumu sistēmu, kas pēc iespējas ir jāsaskaņo ar citiem kravu pārvadājumu koridoriem, ir pretrunā valsts regulatīvās iestādes lēmumam, ar kuru kravu pārvadājumu koridorā iesaistītam infrastruktūras pārvaldītājam attiecībā uz tā tīkla pārskatu tiek noteiktas šīs pieprasījumu sistēmas izveides prasības, kuras nav saskaņotas ar pārējo kravu pārvadājumu koridorā iesaistīto [dalībvalstu, kas nav attiecīgā dalībvalsts] regulatīvajām iestādēm?"

## Par prejudiciālajiem jautājumiem

### *Par pirmo jautājumu*

44 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punkts, 14. panta 9. punkts un 18. panta c) punkts, kā arī Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punkts, skatot tos kopsakarā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka iestāde, kuras kompetencē ir pieņemt noteikumus, kas piemērojami infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūrai, tostarp attiecībā uz vienīgi noteiktās elektroniskās rezervācijas sistēmas izmantošanu vienas pieturas aģentūrā, kas paredzēta 13. panta 1. punktā, ir apsaimniekotājvalde, kura ir izveidota saskaņā ar šīs regulas 8. panta 2. punktu, vai arī valsts infrastruktūras pārvaldītājs, kas definēts minētās direktīvas 3. panta 2. punktā.

45 Tā kā šis jautājums attiecas uz Regulas Nr. 913/2010 un Direktīvas 2012/34 tiesību normu interpretāciju, vispirms ir jānorāda, ka no šīs regulas 7. apsvēruma izriet, ka šī regula, ja vien nav paredzēts citādi, nedrīkstētu skart Direktīvā 91/440 un Direktīvā 2001/14 noteiktās

infrastruktūras pārvaldītāju tiesības un pienākumus. Tā kā ar Direktīvu 2012/34 šīs abas minētās direktīvas tika atceltas un saskaņā ar tās 65. pantu atsauces uz minētajām atceltajām direktīvām ir jāuzskata par atsaucēm uz Direktīvu 2012/34, Regulas Nr. 913/2010 noteikumi ir jāinterpretē pēdējās minētās direktīvas gaismā, ja vien tajos nav noteikts citādi.

46 Līdz ar to, lai atbildētu uz pirmo jautājumu, ir jāizvērtē loma, kas ar Regulu Nr. 913/2010 ir piešķirta kravu pārvadājumu koridoru apsaimniekotājvaldēm, vienlaikus ņemot vērā Direktīvas 2012/34 noteikumus par infrastruktūras pārvaldītājiem uzticētajiem uzdevumiem.

47 Šajā ziņā no pastāvīgās judikatūras izriet, ka Savienības tiesību normas ir jāinterpretē, ne tikai ņemot vērā to tekstu, bet arī to kontekstu un tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītos mērķus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 27. janvāris, *De Ruiter*, C-361/19, EU:C:2021:71, 39. punkts un tajā minētā judikatūra).

48 Pirmkārt, runājot par Regulas Nr. 913/2010 un Direktīvas 2012/34 attiecīgo tiesību normu formulējumu, pirmām kārtām, no šīs regulas 8. panta 2. punkta izriet, ka attiecībā uz katru kravas pārvadājumu koridoru attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji izveido apsaimniekotājvaldi, kurā ietilpst šādu pārvaldītāju pārstāvji un kura ir atbildīga par pasākumu veikšanu, kas skaidri norādīti tostarp minētās regulas 8. panta 9. punktā, 12. pantā, 13. panta 1. punktā, 14. panta 2., 6. un 9. punktā, 16. panta 1. punktā, kā arī 18. pantā.

49 Tādējādi vispirms saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 8. panta 9. punktu un 12. pantu apsaimniekotājvalde, no vienas puses, ievērojot valsts un Eiropas izvietošanas plānus, koordinē to, kā tiek izmantotas sadarbspējīgas IT lietojumprogrammas vai alternatīvi risinājumi, kas var nākotnē kļūt pieejami, lai atbildētu uz starptautisko vilcienu ceļu pieprasījumiem un organizētu starptautisko satiksmi kravas pārvadājumu koridorā, un, no otras puses, saskaņo un nodrošina, ka tiek publicēti grafiki visiem infrastruktūras un saistītu iekārtu darbiem, kas varētu ierobežot pieejamo kravu pārvadājumu koridora jaudu.

50 Turklāt saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punktu apsaimniekotājvalde izraugās vai izveido vienas pieturas aģentūru, kas ir kopīga struktūra, kurā pretendenti var vienā vietā un ar vienu darbību prasīt nodrošināt infrastruktūras jaudu kravas vilcieniem, kas kravu pārvadājumu koridorā šķērso vismaz vienu robežu, un saņemt atbildes uz jaudas pieprasījumiem. Šajā ziņā saskaņā ar šīs regulas 14. panta 2., 6. un 9. punktu, kā arī 16. panta 1. punktu apsaimniekotājvalde izvērtē vajadzību pēc jaudas, ko paredzēts iedalīt kravu pārvadājumu koridorā kursējošiem kravas vilcieniem, sekmē, lai tiktu koordinētas prioritātes attiecībā uz infrastruktūras jaudu piešķiršanu šādā koridorā, izveido procedūras, lai nodrošinātu optimālu koordināciju starp infrastruktūras pārvaldītājiem saistībā ar jaudas piešķiršanu – gan attiecībā uz 13. panta 1. punktā minētajiem pieprasījumiem, gan pieprasījumiem, ko saņēmuši attiecīgie infrastruktūras pārvaldītāji –, kā arī ievieš satiksmes vadības koordinācijas procedūras visā kravu pārvadājumu koridorā.

51 Visbeidzot, no Regulas Nr. 913/2010 18. panta izriet, ka apsaimniekotājvalde izstrādā, regulāri atjaunina un publicē dokumentu, kurā būtībā ir ietverta informācija par kravas pārvadājumu koridora izmantošanas nosacījumiem, tostarp, kā tas izriet no šī panta a) un c) punkta, visa informācija no valstu tīklu pārskatiem, kuri attiecībā uz kravu pārvadājumu koridoru ir izstrādāti saskaņā ar Direktīvas 2012/34 27. pantā minēto procedūru, kā arī informācija par šīs regulas 13.–17. punktā paredzētajām procedūrām.

52 Tādējādi no šī sprieduma 48.–51. punktā minēto Regulas Nr. 913/2010 tiesību normu formulējuma izriet, no vienas puses, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies skaidri precizēt pasākumus, kas ir jāveic valdei, un, no otras puses, ka šai valdei būtībā ir koordinēšanas loma, tostarp attiecībā uz infrastruktūras jaudu, šajā ziņā pieejamo informāciju, kā arī atsevišķiem šādas jaudas pieprasījumu aspektiem.

53 Tomēr šajās tiesību normās nekādi nav norādīts, ka minētās valdes loma varētu būt tik plaša, ka tā varētu noteikt procedūru infrastruktūras jaudas rezervācijas pieprasījumu iesniegšanai vienas pieturas aģentūrā.

54 Otrām kārtām, attiecībā uz uzdevumiem, kas infrastruktūras pārvaldītājam ir uzticēti Direktīvā 2012/34, no šīs direktīvas 27. panta 1. punkta izriet, no vienas puses, ka katram infrastruktūras pārvaldītājam ir jāsagatavo un jāpublicē valsts tīkla pārskats un, no otras puses, saskaņā ar šī panta 2. punktu, skatot to kopsakarā ar minētās direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, šajā pārskatā ir jāietver procedūras, ar kādām pretendenti iesniedz jaudas pieprasījumus infrastruktūras pārvaldītājam.

55 Tādējādi no šo Direktīvas 2012/34 tiesību normu formulējuma izriet, ka tādu noteikumu pieņemšana, kas piemērojami procedūrai infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanai vienas pieturas aģentūrā attiecībā uz kravas vilcieniem, kuri kravu pārvadājumu koridorā šķērso vismaz vienu robežu Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punkta izpratnē, ietilpst infrastruktūras pārvaldītāja kompetencē.

56 Otrkārt, attiecīgo Regulas Nr. 913/2010 un Direktīvas 2012/34 tiesību normu konteksta izvērtējums apstiprina šī sprieduma 52. un 55. punktā minētos secinājumus.

57 Pirmām kārtām, kā norādīts minētās regulas 26. apsvērumā, mērķis prasībai, saskaņā ar kuru apsaimniekotājvalde izveido, regulāri atjaunina un publicē šīs pašas regulas 18. pantā minēto dokumentu, ir atvieglot piekļuvi informācijai, kas ir ietverta it īpaši valstu tīklu atsauces dokumentos un attiecas uz visu galveno infrastruktūru izmantojumu kravu pārvadājumu koridorā, kā arī nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi šim koridoram.

58 No tā izriet, kā arī ģenerāladvokāts būtībā ir norādījis secinājumu 71. punktā, ka šim dokumentam ir informatīvs raksturs.

59 Otrām kārtām, ar Direktīvas 2012/34 56. panta 2. punktu regulatīvajai iestādei, kas izveidota saskaņā ar šīs direktīvas 55. panta 1. punktu un kas ir autonoma un neatkarīga iestāde, ir piešķirtas pilnvaras pārbaudīt tostarp to, vai minētās direktīvas 3. panta 26. punktā definētajā tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas un vai infrastruktūras pārvaldītājam nav piešķirta rīcības brīvība, kas varētu tikt izmantota pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai. Tādējādi no šādas nediskriminācijas principa ievērošanas tīkla pārskata ietvaros pārbaudes izriet, ka tieši infrastruktūras pārvaldītājam ir jāizveido un jāpublicē šis dokuments, nevis apsaimniekotājvaldei, kurai ir jānosaka pretendentu iesniegto infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūra.

60 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka, veicot Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punkta, kā arī IV pielikuma analīzi, Tiesa jau ir nospriedusi, ka jebkurš infrastruktūras pieprasījums atbilstoši šai direktīvai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir jāiesniedz infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar

minētā pārvaldītāja izstrādāto dzelzceļa tīkla pārskatu, un šim pieprasījumam ir jāatbilst šajā pārskatā ietvertajiem principiem un kritērijiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 28. februāris, SJ, C-388/17, EU:C:2019:161, 38. punkts).

61 Treškārt, runājot par Regulas Nr. 913/2010, skatot to Direktīvas 2012/34 gaismā, mērķi, no šīs regulas 1. panta 1. punkta izriet, ka ar šo regulu ir paredzēti noteikumi par to, kā izveidot un organizēt starptautiskus dzelzceļu koridorus konkurētspējīgiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem, lai attīstītu Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, kā arī noteikumus par kravas pārvadājumu koridoru atlasi, organizāciju un pārvaldību.

62 Šajā ziņā, kā arī norādīts Regulas Nr. 913/2010 4. apsvērumā, lai optimizētu tīkla lietošanu un nodrošinātu tā uzticamību, šajā regulā ir noteiktas papildu procedūras infrastruktūras pārvaldītāju sadarbības stiprināšanai saistībā ar starptautisko vilcienu ceļu piešķiršanu kravas vilcieniem.

63 Lai gan ir taisnība, ka šāda sadarbība starp infrastruktūras pārvaldītājiem kravas pārvadājumu koridorā var tikt garantēta tikai apsaimniekotājvaldē, kurai it īpaši ir uzdots izstrādāt noteikumus par vienas pieturas aģentūras ieviešanu katram kravu pārvadājumu koridoram, no tā tomēr neizriet, ka šādas apsaimniekotājvaldes kompetencē būtu tieši noteikt infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūru. Šāda kompetence varētu apdraudēt Direktīvā 2012/34 paredzētos infrastruktūras pārvaldītāju uzdevumus, kas būtu pretrunā Savienības likumdevēja gribai, kura izteikta Regulas Nr. 913/2010 7. apsvērumā, – ievērot, ja vien nav noteikts citādi, tiesības un pienākumus, kas ar šo direktīvu ir piešķirti infrastruktūras pārvaldītājiem.

64 Šajā ziņā ir jānoraida *DB Netz* arguments, saskaņā ar kuru šis sadarbības mērķis varētu tikt apdraudēts, ja infrastruktūras pārvaldītāju kompetencē būtu reglamentēt infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūru to tīkla pārskatā, jo šāda kompetence nozīmētu risku, ka dažādos valsts tīklu pārskatos varētu būt nekonsekventi noteikumi.

65 Kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 69. punktā, procedūra, kas paredzēta tīkla pārskatā, kurā tostarp ietilpst procedūra attiecībā uz infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanu vienas pieturas aģentūrā, tieši atspoguļo sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, kā tas izriet no Direktīvas 2012/34 40. panta 1. punkta. Turklāt šajā ziņā ir jānorāda, ka, lai nodrošinātu infrastruktūras pārvaldītāju sadarbības mērķi, šķiet, ka šī sprieduma 48.–51. punktā izvērtētās Regulas Nr. 913/2010 tiesību normas attiecībā uz apsaimniekotājvaldes lomu ir jāinterpretē tādējādi, ka tai ir pienākums pārliecināties, vai valsts tīklu pārskatos nav ietverti nekonsekventi noteikumi.

66 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punkts, 14. panta 9. punkts un 18. panta c) punkts, kā arī Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punkts, skatot tos kopsakarā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka minētās direktīvas 3. panta 2. punktā definētais infrastruktūras pārvaldītājs ir iestāde, kuras kompetencē ir valsts tīkla pārskatā pieņemt noteikumus, kas piemērojami infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūrai, tostarp noteikumus par to, kas attiecas vienīgi uz noteiktās elektroniskās rezervācijas sistēmas izmantošanu vienas pieturas aģentūrā, kura paredzēta 13. panta 1. punktā.

***Par otro jautājumu***

67 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai valsts regulatīvās iestādes veikto pārbaudi attiecībā uz tīkla pārskatā paredzētajiem noteikumiem par procedūru, kādā vienas pieturas aģentūrā tiek iesniegti infrastruktūras jaudas pieprasījumi, reglamentē Regulas Nr. 913/2010 20. panta tiesību normas vai arī Direktīvas 2012/34 tiesību normas, it īpaši šīs direktīvas 57. panta 1. punkta pirmās daļas normas, un vai šīs tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalsts regulatīvā iestāde var iebilst pret šiem noteikumiem, nesadarbojoties ar citu dalībvalstu, kuras iesaistītas pārvadājumu koridorā, regulatīvajām iestādēm vai vismaz iepriekš ar tām nekonsultējoties, lai panāktu vienotu pieeju.

68 Būtībā no Regulas Nr. 913/2010 20. panta 1. un 3. punkta formulējuma izriet, ka regulatīvās iestādes sadarbojas un apspriežas nolūkā pārraudzīt konkurenci dzelzceļa kravu pārvadājuma koridorā, lai it īpaši nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi šim koridoram.

69 Turklāt Direktīvas 2012/34 56. panta 2. punktā ir paredzēta tīkla pārskata kontrole, kuru pēc savas iniciatīvas nodrošina regulatīvā iestāde, "nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju", precizējot, ka šī iestāde "pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas". Šajā ziņā, tāpat kā attiecībā uz visām tām piešķirtajām kompetencēm, kas ietver lēmumu pieņemšanas pilnvaras, no šīs direktīvas 57. panta 1. punkta pirmās daļas izriet, ka regulatīvās iestādes sadarbojas, lai koordinētu savu lēmumu pieņemšanas procesu visā Savienībā.

70 No tā izriet, ka uz tīkla pārskata pārbaudi, ko regulatīvā iestāde veic, lai novērstu diskriminējošu attieksmi, pirmkārt, var attiekties gan Regulas Nr. 913/2010 20. panta tiesību normas, gan Direktīvas 2012/34 56. panta 2. punkta tiesību normas. Otrkārt, gan Regulas Nr. 913/2010 20. pantā, gan Direktīvas 2012/34 57. panta 1. punkta pirmajā daļā šādā gadījumā ir paredzēta prasība regulatīvajām iestādēm sadarboties. Tomēr tādā gadījumā kā pamatlietā, kurā šī pārbaude attiecas it īpaši uz noteikumiem par kravas pārvadājumu koridora infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūru, regulatīvajām iestādēm ir jāizpilda Regulas Nr. 913/2010 20. pantā īpaši paredzētie pienākumi sadarboties.

71 Attiecībā uz to, vai un ar kādu regulējumu un kādos apstākļos šajā 20. pantā ir prasīts, lai dalībvalsts regulatīvā iestāde viena pati vai sadarbībā ar citu dalībvalstu, kuru teritorijā atrodas kravu pārvadājumu koridors, regulatīvajām iestādēm veiktu infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskata pārbaudi, pirmkārt, vispirms no minētā 20. panta 1. punkta pirmā teikuma izriet, ka regulatīvajām iestādēm ir jāsadarbojas, lai uzraudzītu konkurenci kravas pārvadājumu koridoros. Turklāt saskaņā ar šī paša 20. panta 3. punktu attiecīgās dalībvalsts regulatīvā iestāde, ja ir iesniegta sūdzība par starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem vai ja tā veic izmeklēšanu pēc savas iniciatīvas, pirms lēmuma pieņemšanas apspriežas ar visu to citu dalībvalstu regulatīvām iestādēm, caur kurām iet attiecīgā kravas vilciena starptautiskais vilcienu ceļš, un lūdz tām visu lēmuma pieņemšanai vajadzīgo informāciju.

72 Visbeidzot saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 25. apsvērumu, kurā ir atkārtots šīs regulas 20. panta 1. punkta otrajā teikumā paredzētais, lai nodrošinātu nediskriminējošu piekļuvi starptautiskiem dzelzceļa pakalpojumiem, ir jānodrošina pienācīga koordinācija starp regulatīvajām iestādēm, kuras atrodas dažādos kravu pārvadājumu koridora tīklos.

73 Tādējādi no Regulas Nr. 913/2010 20. panta, skatot to šīs regulas 25. apsvēruma gaismā, izriet dalībvalstu regulatīvo iestāžu pienākums sadarboties, kas tām liek, cik vien iespējams, panākt kopīgu pieeju, kad tās, īstenojot savas kontroles pilnvaras, pieņem lēmumu, kura mērķis ir nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa kravas pārvadājumu koridoriem.

74 Otrkārt, ir jāuzsver, ka šis pienākums sadarboties arī palīdz nodrošināt minētās regulas mērķi stiprināt sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, tostarp izveidojot apsaimniekotājvaldes, kuru uzdevums ir izraudzīties vai izveidot vienas pieturas aģentūru. Sadarbības neesamība starp regulatīvajām iestādēm, kuru uzdevums it īpaši ir nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi kravu pārvadājumu koridoriem, radītu risku, ka varētu parādīties potenciāli pretrunīgi un atšķirīgi atlases un organizācijas noteikumi, kuri attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem vienā kravas pārvadājumu koridorā, kā rezultātā varētu tikt apšaubīta ar vienas pieturas aģentūru izveidotā koordinācijas sistēma.

75 Līdz ar to šajā gadījumā Federālā tīklu aģentūra nevar pieņemt tādu lēmumu kā pamatlietā aplūkotais, neizpildot no Regulas Nr. 913/2010 20. panta izrietošo pienākumu sadarboties, un it īpaši – iepriekš nekonsultējoties ar citām attiecīgajām regulatīvajām iestādēm.

76 Tomēr, kā ģenerāladvokāts būtībā ir norādījis secinājumu 85. punktā, ne no vienas Regulas Nr. 913/2010 tiesību normas neizriet, ka regulatīvo iestāžu pienākums sadarboties nozīmē, ka dalībvalsts regulatīvajai iestādei pirms lēmuma pieņemšanas būtu jāsaņem citu attiecīgo dalībvalstu regulatīvo iestāžu piekrišana vai ka tai būtu saistoši šo citu regulatīvo iestāžu pieņemtie lēmumi.

77 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka uz otro jautājumu ir jāatbild, ka valsts regulatīvās iestādes veikto pārbaudi attiecībā uz tīkla pārskatā paredzētajiem noteikumiem par procedūru, kādā vienas pieturas aģentūrā tiek iesniegti infrastruktūras jaudas pieprasījumi, reglamentē Regulas Nr. 913/2010 20. panta tiesību normas un ka šīs tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalsts regulatīvā iestāde nevar iebilst pret minētajiem noteikumiem, ja tā nav izpildījusi no 20. panta izrietošo pienākumu sadarboties un, it īpaši, nav konsultējusies ar citu dalībvalstu, kuras iesaistītas pārvadājumu koridorā, regulatīvajām iestādēm, lai, cik vien iespējams, panāktu vienotu pieeju.

### *Par trešo jautājumu*

78 Ņemot vērā uz pirmo jautājumu sniegto atbildi, trešais jautājums nav jāizskata.

### *Par ceturto jautājumu*

79 Ar ceturto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras jaudas piešķiršanas kravas pārvadājumu koridorā sistēma, ko saskaņā ar šo tiesību normu nosaka valde, ir Savienības tiesību akts.

80 Šajā ziņā šī tiesa it īpaši vēlas noskaidrot, vai šai sistēmai ir pretrunā tas, ka valsts regulatīvā iestāde var pieņemt lēmumu, kurā ir noteikta kārtība infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanai vienas pieturas aģentūrā, iepriekš to nesaskaņojot ar citu valstu, kuras atrodas pārvadājumu koridorā, regulatīvajām iestādēm.

81 Jāuzsver, ka saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 8. panta 1. punktu katram kravas pārvadājumu koridoram attiecīgā dalībvalsts, proti, dalībvalstis, kuru teritoriju šķērso kravu pārvadājumu koridors, izveido valdi, kuras uzdevums ir noteikt kravu pārvadājumu koridora vispārējos mērķus, uzraudzīt un tostarp veikt šīs regulas 14. panta 1. punktā skaidri paredzētos pasākumus. Valde sastāv no attiecīgo dalībvalstu iestāžu pārstāvjiem un saskaņā ar minētā 8. panta 4. punktu savus lēmumus pieņem ar šo pārstāvju savstarpēju piekrišanu.

82 Turklāt no minētā 14. panta 1. punkta formulējuma izriet, ka valde attiecīgajā kravu pārvadājumu koridorā nosaka infrastruktūras jaudas piešķiršanas sistēmu saskaņā ar Direktīvas 2001/14 14. panta 1. punktu, kas, ņemot vērā šī sprieduma 45. punktā norādīto, atbilst Direktīvas 2012/34 39. panta 1. punktam.

83 Saskaņā ar šo pēdējo minēto tiesību normu tās ir dalībvalstis, kas var noteikt vispārīgu infrastruktūras jaudas sadales noteikumu kopumu, ievērojot šīs direktīvas 4. pantā paredzēto nosacījumu par pārvaldības neatkarību.

84 Tādējādi no šīm tiesību normām izriet, ka, lai arī valdes izveide ir noteikta Savienības tiesībās saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 8. panta 1. punktu, šādu valdi izveido dalībvalstis un tātad tā nav Savienības iestāde vai struktūra.

85 Tas, ka infrastruktūras jaudas piešķiršanas kravu pārvadājumu koridorā sistēmu Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punkta izpratnē pieņem valde, nozīmē vienīgi to, ka tās pieņemšana notiek ar infrastruktūras pārvaldītāju un tādējādi attiecīgo dalībvalstu kolektīvo rīcību, kas vērsta uz to, lai īstenotu Regulā Nr. 913/2010 un Direktīvā 2012/34 paredzētās Savienības tiesības.

86 Līdz ar to šāda sistēma nav Savienības tiesību akts, un tātad tai nepiemīt specifiskas šāda tiesību akta iezīmes.

87 No tā izriet, kā šajā gadījumā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 96. punktā, ka valdes izveidotajai infrastruktūras jaudas piešķiršanas kravu pārvadājumu koridoros sistēmai Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punkta izpratnē nav pretrunā tas, ka attiecīgās valsts regulatīvā iestāde iejaucas tādā gadījumā kā pamatlietā, lai novērstu iespējamo diskriminācijas problēmu attiecībā uz procedūru, kurā vienas pieturas aģentūrā tiek iesniegti infrastruktūras jaudas pieprasījumi un kura ir ietverta infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā.

88 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz ceturto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras jaudas piešķiršanas kravu pārvadājumu koridorā sistēma, ko valde ir noteikusi saskaņā ar šo tiesību normu, nav Savienības tiesību akts.

### *Par piekto jautājumu*

89 Ņemot vērā uz ceturto jautājumu sniegto atbildi, piektais jautājums nav jāizskata.

## Par tiesāšanās izdevumiem

90 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

1) **Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem 13. panta 1. punkts, 14. panta 9. punkts un 18. panta c) punkts, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, 27. panta 1. un 2. punkts, skatot tos kopsakarā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka minētās direktīvas 3. panta 2. punktā definētais infrastruktūras pārvaldītājs ir iestāde, kuras kompetencē ir valsts tīkla pārskatā pieņemt noteikumus, kas piemērojami infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas procedūrai, tostarp noteikumus par to, kas attiecas vienīgi uz noteiktās elektroniskās rezervācijas sistēmas izmantošanu vienas pieturas aģentūrā, kura paredzēta 13. panta 1. punktā.**

2) **Valsts regulatīvās iestādes veikto pārbaudi attiecībā uz tīkla pārskatā paredzētajiem noteikumiem par procedūru, kādā vienas pieturas aģentūrā tiek iesniegti infrastruktūras jaudas pieprasījumi, reglamentē Regulas Nr. 913/2010 20. panta tiesību normas, un šīs tiesību normas ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalsts regulatīvā iestāde nevar iebilst pret minētajiem noteikumiem, ja tā nav izpildījusi no 20. panta izrietošo pienākumu sadarboties un, it īpaši, nav konsultējusies ar citu dalībvalstu, kuras iesaistītas pārvadājumu koridorā, regulatīvajām iestādēm, lai, cik vien iespējams, panāktu vienotu pieeju.**

3) **Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka infrastruktūras jaudas piešķiršanas kravu pārvadājumu koridorā sistēma, ko valde ir noteikusi saskaņā ar šo tiesību normu, nav Savienības tiesību akts.**

[Paraksti]