A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2021. június 24.*

„Előzetes döntéshozatal – Vasúti közlekedés – Nemzetközi vasúti árufuvarozási folyosók – 913/2010/EU rendelet – A 13. cikk (1) bekezdése – Egyablakos rendszer létrehozása minden árufuvarozási folyosóra – 14. cikk – Az árufuvarozási folyosón az infrastruktúra-kapacitások elosztására vonatkozóan az irányító testület által meghatározott keret jellege – 20. cikk – Szabályozó szervezetek – 2012/34/EU irányelv – 27. cikk – Infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek benyújtására vonatkozó eljárás – A pályahálózat-működtetők szerepe – 56. és 57. cikk – A szabályozó szervezet feladatai és a szabályozó szervezetek közötti együttműködés”

A C-12/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Észak-Rajna-Vesztfália tartomány közigazgatási felsőbírósága, Németország) a Bírósághoz 2020. január 13-án érkezett, 2019. december 10-i határozatával terjesztett elő

a **DB Netz AG**

és

a **Bundesrepublik Deutschland**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: E. Regan tanácselnök, M. Ilešič, Juhász E., C. Lycourgos (előadó) és I. Jarukaitis bírák,

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a DB Netz AG képviseletében H. R. J. Krüger és M. Kaufmann Rechtsanwälte,

* Az eljárás nyelve: német.

– a Bundesrepublik Deutschland képviseletében C. Mögelin és J. Arnade, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében kezdetben W. Mölls és C. Vrignon, később C. Vrignon, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2021. február 25-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2010. L 276., 22. o.) 13. cikke (1) bekezdésének, 14. cikke (1) és (9) bekezdésének, 18. cikke c) pontjának és 20. cikkének, valamint az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2012. L 343., 32. o.; helyesbítés: HL 2015. L 67., 32. o.) 27. cikke (1) és (2) bekezdésének, 57. cikke (1) bekezdése első albekezdése második mondatának és IV. melléklete 3. pontja a) alpontjának az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a DB Netz AG és a Bundesrepublik Deutschland (Németországi Szövetségi Köztársaság) – képviseli: a Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (szövetségi villamosenergia-, gáz-, hírközlési, postai és vasúti hálózati ügynökség, Németország) (a továbbiakban: szövetségi hálózati ügynökség) – között folyamatban lévő azon jogvita keretében terjesztették elő, amelynek tárgyát az képezi, hogy a szövetségi hálózati ügynökség kifogást emelt a DB Netz azon tervezetével szemben, amely azt módosítja, hogy az előre meghatározott nemzetközi menetvonalakra vonatkozó infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeket az egyablakos rendszerben milyen feltételek mellett kell benyújtani.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 913/2010 rendelet

3 Az 913/2010 rendelet (4), (7), (25) és (26) preambulumbekezdése a következőket állapítja meg:

„(4) A vasúti árufuvarozási piac megnyitása ugyan lehetővé tette, hogy új üzemeltetők jelenjenek meg a vasúti hálózaton, a piaci mechanizmusok azonban nem voltak, és ma sem elegendők a vasúti árufuvarozási forgalom megszervezéséhez, szabályozásához és biztonságossá tételéhez. A hálózat használatának optimalizálása és megbízhatóságának biztosítása érdekében hasznos bevezetni további eljárásokat, amelyek megerősítik a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést a nemzetközi menetvonalaknak az árufuvarozó vonatok részére való elosztása tekintetében.

[…]

(7) Eltérő rendelkezés hiányában ez a rendelet nem érintheti a pályahálózat-működtetőknek a [közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i] 91/440/EGK [tanácsi] irányelv [(HL 1991. L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.)] és a [vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i] 2001/14/EK [európai parlamenti és tanácsi] irányelv [(HL 2001. L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.)] szerinti, valamint – adott esetben – az elosztó szerveknek a 2001/14 irányelv 14. cikkének (2) bekezdése szerinti jogait és kötelességeit. E jogi aktusok – többek között az árufuvarozási folyosókat érintő rendelkezések tekintetében is – hatályban maradnak.

[…]

(25) A nemzetközi vasúti szolgáltatásokhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása érdekében ügyelni kell az árufuvarozási folyosó különböző hálózataiért felelős szabályozó szervezetek közötti hatékony koordináció biztosítására.

(26) Az árufuvarozási folyosó valamennyi főbb infrastruktúrájának használatával kapcsolatos információkhoz való hozzáférés megkönnyítése, valamint a folyosóhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása érdekében az ügyvivő testületnek össze kell állítania, rendszeresen frissítenie kell és közzé kell tennie a fent említett valamennyi információt tartalmazó dokumentumot.”

4 E rendelet 1. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Ez a rendelet a versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók létrehozásának és megszervezésének szabályait határozza meg a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat későbbi kialakítása céljából. Megállapítja az árufuvarozási folyosók kiválasztásával, megszervezésével és működtetésével, valamint indikatív jellegű beruházási tervezésével kapcsolatos szabályokat.”

5 Az említett rendelet 2. cikke így rendelkezik:

„(1) E rendelet alkalmazásában a 2001/14[…] irányelv 2. cikkében megállapított fogalommeghatározások érvényesek.

(2) Az (1) bekezdésben említett fogalommeghatározásokon kívül:

a) »árufuvarozási folyosó«: a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén vagy közöttük elhelyezkedő kijelölt vasútvonalak, köztük vasúti kompvonalak összessége, amelyek két vagy több terminált kötnek össze az árufuvarozási folyosó főága mentén, valamint adott esetben az ezeket összekötő elkerülő útvonalak és szakaszok, beleértve a 2001/14[…] irányelv 5. cikkének megfelelő vasúti infrastruktúrát és a kapcsolódó berendezéseket, illetve az érintett vasúti szolgáltatásokat;

[…]”

6 Ugyanezen rendelet 8. cikkének szövege a következő:

„(1) Az érintett tagállamok minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében létrehoznak egy irányító testületet, amely felelős az árufuvarozási folyosó általános célkitűzéseinek

meghatározásáért, az árufuvarozási folyosó felügyeletéért, valamint az e cikk (7) bekezdésében és a 9. cikkben, a 11. cikkben, a 14. cikk (1) bekezdésében és a 22. cikkben kifejezetten előírt intézkedések meghozataláért. Az irányító testület az érintett tagállamok hatóságainak képviselőiből áll.

(2) Az érintett pályahálózat-működtetők és adott esetben a 2001/14[…] irányelv 14. cikkének (2) bekezdésében említett elosztó szervek minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében kötelesek létrehozni egy ügyvivő testületet, amely felelős az e rendelet e cikkének (5), (7), (8) és (9) bekezdésében, valamint 9–12. cikkében, 13. cikke (1) bekezdésében, 14. cikke (2), (6) és (9) bekezdésében, 16. cikke (1) bekezdésében, 17. cikke (1) bekezdésében, továbbá 18. és 19. cikkében kifejezetten meghatározott intézkedések meghozataláért. Az ügyvezető testület a pályahálózat-működtetők képviselőiből áll.

(3) Az árufuvarozási folyosó tekintetében érintett tagállamok és a pályahálózat-működtetők együttműködést folytatnak az (1) és (2) bekezdésben említett testületekben annak érdekében, hogy biztosítsák az árufuvarozási folyosó megvalósítási tervnek megfelelő létrehozását.

(4) Az irányító testület az érintett tagállamok hatóságai képviselőinek kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait.

[…]

(9) Az ügyvivő testület a nemzeti és európai kiépítési terveknek megfelelően koordinálja az együttműködtethető informatikai alkalmazások, illetve a jövőben rendelkezésre álló alternatív megoldások használatát a nemzetközi menetvonal-kérelmek és az árufuvarozási folyosón belüli nemzetközi forgalom irányításának kezelése érdekében.”

7 A 913/2010 rendelet 12. cikke szerint:

„Az ügyvivő testület megfelelő módon és időkeretben összehangolja és egy helyen közzéteszi az infrastruktúrával és az ahhoz kapcsolódó berendezésekkel kapcsolatos valamennyi olyan munkálat ütemtervét, amely az árufuvarozási folyosón rendelkezésre álló kapacitást korlátozná.”

8 E rendelet 13. cikke így rendelkezik:

„(1) Az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete kijelöl vagy létrehoz egy közös szervezetet, amely lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy egy helyen, egyetlen művelettel kérjenek és kapjanak válaszokat az árufuvarozási folyosón legalább egy határon áthaladó árufuvarozó vonatokkal kapcsolatos infrastruktúrakapacitás tekintetében (a továbbiakban: egyablakos rendszer).

(2) A koordinációt szolgáló eszközként az egyablakos ügyintézési rendszer emellett alapvető információkat szolgáltat az infrastruktúrakapacitás elosztásáról, a 18. cikkben említett tájékoztatást is ideértve. A rendszer megmutatja a kérelem idején rendelkezésre álló infrastruktúrakapacitást és jellemzőit olyan előre meghatározott paraméterek alapján, mint az árufuvarozási folyosón közlekedő vonatok engedélyezett sebessége, hossza, rakszelvénye vagy tengelyterhelése.

[…]”

9 Az említett rendelet 14. cikke így rendelkezik:

„(1) Az irányító testület a 2001/14[…] irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében foglaltakkal összhangban meghatározza az infrastruktúrakapacitásnak az árufuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozó keretet.

(2) Az ügyvivő testület felméri az árufuvarozási folyosón közlekedő árufuvarozó vonatok kapacitási szükségleteit az e rendelet 9. cikkének (3) bekezdésében említett közlekedéspiaci elemzés, a korábbi és jelenlegi szolgálati menetrendekkel kapcsolatos infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek, valamint a keretmegállapodások figyelembevételével.

[…]

(6) Az ügyvivő testület elősegíti az árufuvarozási folyosón a kapacitás elosztásával kapcsolatos elsőbbségi szabályok összehangolását.

[…]

(9) Az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete és a 8. cikk (7) bekezdésében említett tanácsadó csoport eljárásokat alakít ki a kapacitáselosztás pályahálózat-működtetők közötti optimális összehangolásának biztosítására, mind a 13. cikk (1) bekezdésében említett, mind pedig az érintett pályahálózat-működtetők által kapott kérelmek tekintetében. Ennek során figyelembe kell venni a terminálok hozzáférhetőségét is.

[…]”

10 Ugyanezen rendelet 16. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„Az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete eljárásokat alakít ki az árufuvarozási folyosó vonalán lebonyolított forgalom irányításának összehangolására. Az összekapcsolt árufuvarozási folyosók ügyvivő testületei eljárásokat alakítanak ki az ilyen árufuvarozási folyosók vonalán lebonyolított forgalom irányításának összehangolására.”

11 A 913/2010 rendelet 18. cikke értelmében:

„Az ügyvivő testület a következőket tartalmazó dokumentumot dolgoz ki, azt rendszeresen frissíti és közzéteszi:

a) a nemzeti hálózatoknak a 2001/14[…] irányelv 3. cikkében szereplő eljárással összhangban kidolgozott használati feltételeiben szereplő, az árufuvarozási folyosókkal kapcsolatos információk;

[…]

c) az e rendelet 13–17. cikkében említett eljárásokkal kapcsolatos információk; és

[…]”

12 E rendelet 20. cikke így rendelkezik:

„(1) A 2001/14[…] irányelv 30. cikkében említett szabályozó szervezetek együttműködnek az árufuvarozási folyosón zajló verseny ellenőrzésében. E szervezetek biztosítják különösen a folyosóhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és betöltik az irányelv 30. cikkének (2) bekezdésében előírt jogorvoslati szervek szerepét. A szervezetek megosztják a pályahálózat-működtetőktől és más érintett felektől kapott szükséges információkat.

[…]

(3) Valamely kérelmezőnek a nemzetközi árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos, szabályozó szervezetnek benyújtott panasza esetén, illetve valamely szabályozó szervezet által végzett, saját kezdeményezésű vizsgálat keretében a szabályozó szervezet konzultációt folytat valamennyi olyan tagállam szabályozó szervezeteivel, amelyen keresztül a szóban forgó nemzetközi vasúti árufuvarozási menetvonal áthalad, és határozatának meghozatala előtt ezektől a szabályozó szervezetektől megkér valamennyi szükséges információt.

[…]”

A 2012/34 irányelv

13 A 2012/34 irányelv 3. cikkének 2., 19. és 26. pontja a következőképpen rendelkezik:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

2. »pályahálózat-működtető«: olyan szervezet vagy cég, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért, igazgatásáért és fenntartásáért felelős, beleértve a forgalomirányítást, az ellenőrző-irányító és a jelzőrendszert; a pályahálózat-működtető feladatai egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég között;

[…]

19. »kérelmező«: közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró vállalkozó vasúti társaság vagy vállalkozó vasúti társaságok nemzetközi csoportosulása vagy egyéb természetes vagy jogi személy, például [a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i] 1370/2007/EK [európai parlamenti és tanácsi] rendeletben [HL 2007. L 315., 1. o.)] említett illetékes hatóságok, továbbá szállíttató, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók;

[…]

26. »hálózati üzletszabályzat«: a díjképzési és kapacitáselosztási rendszerek általános szabályait, határidőit, eljárásait és kritériumait részletesen rögzítő dokumentum, amely tartalmazza az infrastruktúra-kapacitásra történő alkalmazásához szükséges minden egyéb információt”.

14 Ezen irányelv 27. cikke így rendelkezik:

„(1) A pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően elkészíti és közzéteszi a hálózati üzletszabályzatot, amely e dokumentum közzétételének költségét nem

meghaladó díj ellenében beszerezhető. A hálózati üzletszabályzatot az Unió legalább két hivatalos nyelvén közzé kell tenni. A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] tartalmát elektronikus formában, díjmentesen hozzáférhetővé kell tenni a pályahálózat-működtető honlapján. A honlapot a pályahálózat-működtetők a 37. és a 40. cikk szerinti együttműködésük keretében hozzák létre.

(2) A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] meghatározzák [helyesen: meghatározza] a vállalkozó vasúti társaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét, és tartalmazzák [helyesen: tartalmazza] a kérdéses vasúti infrastruktúra hozzáférésének feltételeivel kapcsolatos információkat. A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] magukban foglalják [helyesen: magában foglalja] emellett a pályahálózat-működtető hálózatához kapcsolódó kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeivel kapcsolatos információkat is, vagy egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek. A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] tartalmát a IV. melléklet rögzíti.

[…]”

15 Az említett irányelv 39. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A tagállamok a 4. cikkben rögzített független működtetés feltételének figyelembevételével meghatározzák az infrastruktúra-kapacitás elosztásának kereteit. Különös kapacitáselosztási szabályokat kell rögzíteni. A kapacitást a pályahálózat-működtető osztja el. A pályahálózat-működtető különösen ügyel arra, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztása tisztességesen és hátrányos megkülönböztetéstől mentesen, az uniós jog tiszteletben tartásával történjék.”

16 Ugyanezen irányelv 40. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők együttműködjenek az Unió területén fekvő vasúti rendszerekhez tartozó több hálózatra kiterjedő infrastruktúra-kapacitás hatékony kialakításában és elosztásában, beleértve a 42. cikkben említett keretmegállapodások alapján történő együttműködést is. A pályahálózat-működtetők ennek megfelelő eljárásokat alakítanak ki az ezen irányelvben rögzített szabályok alapján, és a több hálózatra kiterjedő menetvonalakat ezen eljárások szerint szervezik.

A tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők képviselőit, amelyeknek az elosztással kapcsolatban hozott döntései kihatnak más pályahálózat-működtetők tevékenységére, bevonják az infrastruktúra nemzetközi szintű elosztásának összehangolásába, illetve a vonatkozó kapacitás elosztásába az áruszállításra összpontosító hálózatokról szóló uniós jog különleges rendelkezéseinek sérelme nélkül. A kapacitáselosztás ezen együttműködés keretében meghatározott elveit és kritériumait a pályahálózat-működtetők a IV. melléklet 3. pontjával összhangban a hálózati üzletszabályzatban közzéteszik. A harmadik országok pályahálózat-működtetőinek megfelelő képviselői is bevonhatók az eljárásokba.”

17 A 2012/34 irányelv 55. cikkének (1) bekezdése így rendelkezik:

„Mindegyik tagállam létrehoz egy, a vasúti ágazatra vonatkozó nemzeti igazgatási szervezetet. A (2) bekezdés sérelme nélkül e szervezetnek önálló hatóságnak kell lennie, mely szervezeti, működési, hierarchikus és döntéshozatali tekintetben jogilag elkülönül, és független minden egyéb állami vagy

magánszektorbeli jogalanytól. E jogalanynak továbbá szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely pályahálózat-működtetőtől, díjképzési szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működnie.”

18 Ezen irányelv 56. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében:

„(1) A 46. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül, a kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat az igazgatási szervezethez, ha úgy véli, hogy tisztességtelen bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben volt része, vagy valamely más sérelem érte, különösen a pályahálózat-működtető vagy adott esetben a vállalkozó vasúti társaság vagy a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban:

a) a hálózati üzletszabályzat átmeneti és végleges változatai;

b) az abban meghatározott követelmények;

c) az elosztási folyamat és eredménye;

d) a díjképzési konstrukció;

e) a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája;

f) a hozzáféréssel kapcsolatos megállapodások a 10–13. cikk szerint;

g) a szolgáltatásokhoz való hozzáférés és azok díjképzése a 13. cikkel összhangban.

(2) A nemzeti versenyhatóságnak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítására vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül az igazgatási szervezet jogköre kiterjed a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére, továbbá a hatóság saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében kiemelten ellenőrzi az (1) bekezdés a)–g) pontját. Kiemelt figyelemmel ellenőrzi, hogy a hálózati üzletszabályzat nem tartalmaz-e diszkriminatív rendelkezéseket vagy nem ruházza-e fel a pályahálózat-működtetőt olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet fel lehetne használni a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetésre. Az igazgatási szervezet rendelkezésére kell bocsátani az említett feladatok végrehajtásához szükséges szervezeti kapacitást.”

19 Az említett irányelv 57. cikke (1) bekezdése első albekezdésének szövege a következő:

„Az igazgatási szervezetek tájékoztatják egymást a munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról, valamint különösen az eljárásaik és az átültetett uniós vasúti jogszabályok értelmezési problémáinak főbb pontjairól. Másképpen is együttműködnek, hogy döntéshozatalukat az Unión belül összehangolják. E célból részt vesznek és együtt dolgoznak egy rendszeres időközönként ülést tartó hálózatban. A Bizottság a hálózat tagja; összehangolja és támogatja a hálózat munkáját, és adott esetben ajánlásokat tesz a hálózatnak. A Bizottság biztosítja a megfelelő igazgatási szervezetek közötti aktív együttműködést.”

20 Ugyanezen irányelv 65. cikke így rendelkezik:

„A IX. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 91/440[…] [irányelv], [a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i] 95/18/EK [tanácsi irányelv (HL 1995.

L 143., 70. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 258. o.)] és [a] 2001/14[…] [irányelv] 2015. június 17-től hatályukat vesztik, a IX. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére meghatározott határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvekre való hivatkozásokat erre az irányelvre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a X. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.”

21 A 2012/34 irányelv IV. melléklete értelmében:

„A 27. cikkben említett hálózati üzletszabályzatnak az alábbi információkat kell tartalmazniuk:

[…]

3. A kapacitáselosztás elveiről és feltételeiről szóló szakasz. E szakaszban rögzíteni kell a vállalkozó vasúti társaságok rendelkezésére álló infrastruktúra általános jellemzőit […]. A szakaszban meg kell határozni továbbá a kapacitáselosztásra vonatkozó eljárásokat és határidőket. A szakasznak tartalmaznia kell továbbá a folyamat során alkalmazandó különös feltételeket, mindenekelőtt:
   a) azokat az eljárásokat, amelyeknek keretében a kérelmezők kapacitást kérhetnek a pályahálózat-működtetőtől;
   b) a kérelmezőkre vonatkozó rendelkezéseket;

      […]

[…]”

A német jog

Az AEG

22 Az 1993. december 27-i Allgemeines Eisenbahngesetz (a vasútról szóló általános törvény) alapjogvitára alkalmazandó változata (a továbbiakban: AEG) 14. §-ának (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A pályahálózat-működtetők kötelesek biztosítani az általuk működtetett infrastruktúra hátrányos megkülönböztetéstől mentes használatát és az általuk kínált szolgáltatások hátrányos megkülönböztetéstől mentes nyújtását a 26. § (1) bekezdésének 6. és 7. pontja, valamint (4) bekezdésének 1. pontja alapján meghozott rendelettel megállapított mértékben. […]”

23 Az AEG 14d. §-a értelmében:

„A vasúti pályahálózat-működtető közvállalkozások tájékoztatják a szabályozó szervezetet

[…]

6. a hálózati üzletszabályzat és a létesítmények használatára vonatkozó feltételek – ideértve a díjszabásra irányadó elveket és tervezett összegeket érintő – felülvizsgálatára vagy módosítására irányuló javaslatról,

[…]”

24 E törvény 14e. §-a így rendelkezik:

„(1) A szabályozó szervezet kifogást emelhet a 14d. § szerinti értesítés kézhezvételétől számított

[…]

4. négy héten belül a 14d. § első mondatának 6. pontja alapján javasolt felülvizsgálattal vagy módosítással szemben,

amennyiben a tervezett döntések nem felelnek meg a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó vasúti szabályozás rendelkezéseinek.

[…]

(3) Amennyiben a szabályozó szervezet él kifogásolási jogával, úgy

[…]

2. az (1) bekezdés 4. pontja esetében ennyiben nem lépnek hatályba a vasúthálózat-használati feltételek vagy a szolgáltatási infrastruktúra használati feltételei, beleértve az előírt díjszabási elveket és díjmértéket. […]”

Az EIBV

25 A 2005. június 3-i Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (a vasúti infrastruktúra használatáról szóló rendelet) (BGBl. 2005. I., 1566. o., a továbbiakban: EIBV) 3. §-ának (1) bekezdése így rendelkezik:

„A vasúti infrastruktúrát működtető vállalkozások engedélyezik az általuk működtetett kiszolgáló létesítmények hátrányos megkülönböztetéstől mentes használatát, továbbá gondoskodnak a kapcsolódó szolgáltatások és az 1. melléklet 2. pontjában ismertetett szolgáltatások hátrányos megkülönböztetéstől mentes nyújtásáról, amennyiben azok kereskedelmi tevékenységük részét képezik. A vasúti pályahálózat-működtetők ezenkívül kötelesek rendelkezésre bocsátani az általuk működtetett vasútvonalakat, az irányítási és biztonsági rendszereket, valamint a bizonyos szakaszok azokhoz kapcsolódó áramellátó létesítményeit, továbbá kötelesek a menetvonalakat a jelen rendelettel összhangban elosztani, valamint az 1. melléklet 1. pontjában ismertetett szolgáltatásokat nyújtani.”

26 E rendelet 4. cikke így rendelkezik:

„(1) A vasúti pályahálózat-működtető rögzíti és […] közli az 1. melléklet 1. pontjában szereplő szolgáltatások nyújtására vonatkozó használati feltételeket (hálózati üzletszabályzat).

A hálózathoz való hozzáférésre jogosultak kérelmére a vasúti pályahálózat-működtető előbbiek költségére közli velük a hálózati üzletszabályzatot.

(2) A hálózati üzletszabályzatnak tartalmaznia kell legalább a 2. mellékletben és az e rendelet más rendelkezéseiben előírt adatokat, valamint a menetvonalak általános használati feltételeit. Az árjegyzék nem képezi részét a hálózati üzletszabályzatnak.

[…]”

27 Az említett rendelet 6. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„Ha a jelen rendelet másként nem rendelkezik, a hozzáférésre jogosultak bármikor menetvonalat kérhetnek a vasúti pályahálózat-működtetőtől. […]”

28 Ugyanezen rendelet 1. melléklete így rendelkezik:

„1. A vasúti pályahálózat-működtető kötelező szolgáltatásai magukban foglalják:

a) a menetvonalakra vonatkozó kérelmek feldolgozását;

[…]”

29 Az EIBV 2. melléklete pontosítja:

„A 4. §-ban említett hálózati üzletszabályzatnak a következő információkat kell tartalmaznia:

[…]

3. A vasúti kapacitás odaítélésének elvei és kritériumai.

Információkat kell szolgáltatni a hozzáférés kedvezményezettjei rendelkezésére álló vasúti kapacitás általános jellemzőiről, valamint minden használati korlátozásról, ideértve a karbantartási célú kapacitási szükségleteket is. Tájékoztatást kell továbbá nyújtani a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó eljárás lebonyolításáról és az arra irányadó határidőkről, különösen

a) a menetvonal-kijelölés iránti kérelmeknek a hozzáférésre jogosultak által a vasúti pályahálózat-működtetőhöz történő benyújtására vonatkozó eljárásról;

[…]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

30 A DB Netz – amely a Deutsche Bahn AG csoport 100%-os tulajdonában álló leányvállalat – a vasúti pályahálózatot működtető olyan közvállalkozás, amely Németország legnagyobb vasúti hálózatát üzemelteti.

31 A 2012/34 irányelv 27. cikkét átültető német jogszabályok, így különösen az EIBV 4. §-ának (1) és (2) bekezdése, valamint 2. melléklete 3. pontja harmadik mondatának a) alpontja értelmében a DB Netz az infrastruktúra működtetőjeként köteles elkészíteni és közzétenni a hálózati üzletszabályzatot, amely tartalmazza a vasúti infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek benyújtására irányuló eljárás lefolytatására és határidőire vonatkozó információkat, így különösen az azon eljárásra vonatkozó információkat, amelynek keretében a hozzáférés kedvezményezettjei benyújtják a pályahálózat-működtetőhöz a menetvonalak iránti kérelmeket.

32 A DB Netz részt vesz továbbá a 913/2010 rendelet 2. cikke értelmében vett európai szintű árufuvarozási folyosók működtetésében is, e folyosók között pedig hat olyan van, amelyeket érint a DB Netz vasúti pályahálózata. E rendelet rendelkezései értelmében a DB Netz a szóban forgó egyes árufuvarozási folyosókkal érintett infrastruktúra többi működtetőjével együtt köteles olyan ügyvivő testületet létrehozni, amely részt vesz a szóban forgó árufuvarozási folyosó működtetésében, és amelynek hatáskörébe tartozik az, hogy minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében olyan egyablakos rendszert jelöljön ki és hozzon létre, amely lehetővé teszi a folyosó felhasználói számára, hogy az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeiket a határokon át közlekedő árufuvarozó vonatjaik tekintetében egyetlen helyen és egyetlen művelettel nyújtsák be. Az ügyvivő testület kialakítja az eljárásokat annak érdekében, hogy a kapacitások elosztása során biztosított legyen az infrastruktúra működtetői közötti koordináció, továbbá elkészíti és közzéteszi a „Corridor Information Document (CID)” elnevezésű azon dokumentumot, amely az érintett árufuvarozási folyosó használatának feltételeivel kapcsolatos információkat tartalmazza. Az összes olyan árufuvarozási folyosó gyakorlatában, amelyekben a DB Netz jelen van, a kérelmeknek az egyablakos rendszerben történő benyújtására irányuló eljárás a „Path Coordination System” (menetvonal-összehangolási rendszer) elnevezésű elektronikus foglalási rendszer (a továbbiakban: PCS foglalási rendszer) használatán alapul.

33 A 2015. év során az árufuvarozási folyosók azon ügyvivő testületei, amelyekben a DB Netz részt vesz, úgy döntöttek, hogy az előre meghatározott nemzetközi menetvonalakra vonatkozó infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek kizárólag a PCS foglalási rendszeren keresztül nyújthatók be az egyes árufuvarozási folyosóknak megfelelő egyablakos rendszerben. E szabályokat közzétették a CID 4. könyvében.

34 A DB Netz 2015. augusztus 31-én értesítette a 2012/34 irányelv 55. cikke értelmében nemzeti szabályozó szervezetként hatáskörrel rendelkező szövetségi hálózati ügynökséget a 2016. évi hálózati üzletszabályzata módosításának tervezetéről. E módosítás többek között arra vonatkozott, hogy az árufuvarozási folyosókban a 913/2010 rendeletnek megfelelően előre meghatározott menetvonalakon milyen eljárásban kell benyújtani az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeket az egyablakos rendszer hatáskörrel rendelkező pontján. A tervezett módosítás az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek benyújtása tekintetében arra irányult, hogy kizárólag a PCS foglalási rendszer használatát tegye lehetővé, megszüntetve azt a lehetőséget, hogy e rendszer műszaki meghibásodása esetén a kérelem formanyomtatványát használják. A módosítást többek között azzal indokolták, hogy a kérelmek benyújtására vonatkozó, az árufuvarozási folyosók ügyvivő testületei által elfogadott és közzétett szabályok nem rendelkeznek ilyen formanyomtatvány használatáról.

35 2015. szeptember 22-i határozatával a szövetségi hálózati ügynökség az AEG 14e. §-ának (1) bekezdése alapján kifogást emelt a 2016. évi hálózati üzletszabályzatnak a DB Netz által benyújtott módosítási tervezetével szemben, 2016. március 8-i határozatával pedig elutasította az e pályahálózat-működtető által benyújtott panaszt. Az elutasítást azzal indokolta, hogy a javasolt módosítás – amely arra irányul, hogy megszüntesse azt a lehetőséget, hogy a PCS foglalási rendszer műszaki meghibásodása esetén alternatív megoldást alkalmazzanak – ellentétes a DB Netzet terhelő, az AEG 14. §-a (1) bekezdése első mondatának, valamint az EIBV 3. §-a (1) bekezdésének és 1. melléklete 1. pontjának együttes alkalmazásából eredő azon kötelezettséggel, hogy biztosítsa az általa üzemeltetett vasúti infrastruktúra hátrányos megkülönböztetéstől mentes használatát, továbbá hátrányos megkülönböztetéstől mentesen nyújtsa az általa kínált kötelező szolgáltatásokat, ideértve a menetvonalak elosztása iránti kérelmek feldolgozását.

36 A DB Netz 2016. március 15-én keresetet indított a Verwaltungsgericht Köln (kölni közigazgatási bíróság, Németország) előtt a szövetségi hálózati ügynökség elutasító határozatának megsemmisítése iránt. E bíróság 2018. április 20-i ítéletével elutasította e keresetet, lényegében ezen ügynökség érveit követve.

37 A DB Netz ezen ítélettel szemben fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, amely arra keresi a választ, hogy a szövetségi hálózati ügynökség megalapozottan emelt-e kifogást a 2016. évi hálózati üzletszabályzatnak a DB Netz által tervezett módosításával szemben.

38 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a szövetségi hálózati ügynökségnek elegendő indoka volt azt feltételezni, hogy az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeknek a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdése szerinti egyablakos rendszerben történő benyújtására irányuló, a 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontjában szabályozott eljárás hátrányos megkülönböztetéshez vezethet akkor, ha a PCS foglalási rendszer műszaki meghibásodása esetén nincs alternatív megoldás.

39 Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság először is arra keresi a választ, hogy ezt az eljárást az EIBV 2. melléklete 3. pontja harmadik mondatának a) alpontjával együttesen értelmezett 4. §-ának (1) és (2) bekezdése értelmében a DB Netz szabályozhatja-e a hálózati üzletszabályzatában, és így azt teljeskörűen felülvizsgálhatja-e a szövetségi hálózati ügynökség, vagy pedig e tárgyban kizárólag az érintett árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete rendelkezik hatáskörrel. Mivel az EIBV 2. melléklete 3. pontja harmadik mondatának a) alpontjával együttesen értelmezett 4. §-ának (1) és (2) bekezdése arra irányul, hogy végrehajtsa a 2012/34 irányelv IV. melléklete 3. pontjának a) alpontjával együttesen értelmezett 27. cikkének (1) és (2) bekezdésében foglalt rendelkezéseket, meghatározó az a kérdés, hogy az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek benyújtására irányuló, az alapügyben szóban forgó eljárás ezen irányelv említett rendelkezéseinek hatálya alá tartozik-e.

40 Másodszor, arra az esetre, ha a DB Netznek ezt az eljárást is ténylegesen szabályoznia kellene a hálózati üzletszabályzatában, a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a 2012/34 irányelv 27. cikke értelmében vett ilyen dokumentum vizsgálata során a nemzeti szabályozó szervezetnek tiszteletben kell-e tartania a 913/2010 rendelet 20. cikkében foglalt rendelkezéseket, amely cikk a nemzeti szabályozó szervezetek együttműködését írja elő, igenlő válasz esetén pedig ez az együttműködési kötelezettség kizár-e minden egyoldalú intézkedést, vagy megköveteli-e, hogy a nemzeti szabályozó szervezet legalább arra köteles legyen, hogy törekedjen az összehangolt megközelítésre. Arra az esetre, ha e 20. cikk nem alkalmazandó, e bíróság arra keresi a választ, hogy származik-e hasonló együttműködési kötelezettség a 2012/34 irányelv rendelkezéseiből, különösen pedig annak 57. cikkéből. E tekintetben az említett bíróság úgy véli, hogy az e területen folytatott koordináció hiánya esetén a nemzeti szabályozó szervezetek ellentmondásos követelményei megnehezíthetik, sőt ellehetetleníthetik a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében meghatározott célkitűzés megvalósítását, vagyis azt, hogy az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeket egyetlen helyen és egyetlen művelettel lehessen benyújtani.

41 Harmadszor, arra az esetre, ha valamely árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete jogosult maga meghatározni az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeknek az egyablakos rendszerben történő benyújtására vonatkozó eljárást, a kérdést előterjesztő bíróság kétségesnek tartja, hogy a szövetségi hálózati ügynökség a DB Netz 2016. évi hálózati üzletszabályzatát az e testület által elfogadott szabályoknak való érdemi megfelelésen túl is felülvizsgálhatja.

42 Negyedszer, arra az esetre, ha a nemzeti szabályozó szervezetek hatáskörrel rendelkeznének az ilyen felülvizsgálatra, a kérdést előterjesztő bíróság szükségesnek tartja annak tisztázását, hogy milyen jelentősége van annak a keretnek, amelyet valamely árufuvarozási folyosó irányító testülete a 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdése alapján határoz meg az infrastruktúrakapacitásnak az árufuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozóan. A kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy miként viszonyul egymáshoz egyrészt az, hogy az érintett árufuvarozási folyosók irányító testületei a jelen esetben a szabályozási keretük 8. cikkének (2) bekezdésében előírták, hogy az érintett árufuvarozási folyosó kapacitásait olyan nemzetközi kérelmezési rendszeren keresztül kell közzétenni és elosztani, amelyet össze kell hangolni a többi árufuvarozási folyosóval, vagyis a PCS foglalási rendszerrel, másrészt pedig a nemzeti szabályozó szervezet azon egyoldalú intézkedése, amely arra irányul, hogy a DB Netzcel szemben anélkül állapítson meg követelményeket az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek rendszerének kialakításával kapcsolatban, hogy egyeztetett volna a Németországi Szövetségi Köztársaságon kívüli egyéb érintett tagállamok szabályozó szervezeteivel. A kérdést előterjesztő bíróságnak e tekintetben kétségei vannak az árufuvarozási folyosón az infrastruktúra-kapacitások elosztása érdekében a 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdése alapján meghatározott keret jogi természetével és kötelező erejével kapcsolatban, és arra keresi a választ, hogy e keret a nemzeti bíróságok vagy a Bíróság általi értelmezés tárgyát képezheti-e.

43 E körülmények között az Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Észak-Rajna-Vesztfália tartomány közigazgatási felsőbírósága, Németország) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [913/2010] rendeletet különösen az e rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében, 14. cikkének (9) bekezdésében és 18. cikkének c) pontjában az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete számára előírt feladatokra tekintettel, hogy az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete maga határozhatja meg azt az eljárást, amelynek keretében infrastruktúrakapacitás kérhető a rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben, és ennek keretében – a jelen ügy körülményeihez hasonlóan – előírhatja például egy elektronikus foglalási eszköz kizárólagos használatát, vagy a [2012/34] irányelv IV. mellékletének 3. a) pontjával összefüggésben értelmezett 27. cikkének (1) és (2) bekezdéséből eredő általános rendelkezések hatálya alá tartozik ez az eljárás, és azt ezért kizárólag az árufuvarozási folyosó tekintetében érintett pályahálózat-működtetők szabályozhatják hálózati üzletszabályzatukban?

2) Ha az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az [e] kérdésben említett eljárás kizárólag az árufuvarozási folyosó tekintetében érintett pályahálózat-működtetők hálózati üzletszabályzatában szabályozható, e tekintetben a [913/2010] rendelet 20. cikke alapján kell-e felülvizsgálnia a nemzeti szabályozó szervezetnek a hálózati üzletszabályzatot, vagy szintén kizárólag a [2012/34] irányelv rendelkezései és az ezen irányelv átültetésére elfogadott nemzeti jogszabályi rendelkezések alapján?

a) Ha a felülvizsgálatot a [913/2010] rendelet 20. cikke alapján kell elvégezni, összeegyeztethető-e a 20. cikk rendelkezéseivel, hogy a nemzeti szabályozó szervezet anélkül emel kifogást a hálózati üzletszabályzatban foglalt, az első kérdésben említetthez hasonló szabályozással szemben, hogy ennek során az árufuvarozási folyosó tekintetében érintett [tagállamon kívüli egyéb tagállamok] szabályozó szervezeteivel közösen és érdemben egységesen járna el, vagy legalább előzetes konzultációt folytatna e szervezetekkel az egységes eljárás érdekében?

b) Ha a felülvizsgálatot a [2012/34] irányelv rendelkezései és az ezen irányelv átültetésére elfogadott nemzeti jogszabályi rendelkezések alapján kell elvégezni, összeegyeztethető-e ezekkel a rendelkezésekkel, különösen az említett irányelv 57. cikke (1) bekezdés[e] [első albekezdésének] második mondatában előírt általános összehangolási kötelezettséggel, hogy a nemzeti szabályozó szervezet anélkül emel kifogást az ilyen szabályozással szemben, hogy ennek során az árufuvarozási folyosó tekintetében érintett [tagállamon kívüli egyéb tagállamok] szabályozó szervezeteivel közösen és érdemben egységesen járna el, vagy legalább előzetes konzultációt folytatott volna e szervezetekkel az egységes eljárás érdekében?

3) Ha az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az árufuvarozási folyosó ügyvivő testülete maga határozhatja meg az [e] kérdésben említett eljárást, a [913/2010] rendelet 20. cikke vagy a [2012/34] irányelv rendelkezései és az ezen irányelv átültetésére elfogadott jogszabályi rendelkezések alapján felülvizsgálhatja és adott esetben kifogásolhatja-e a nemzeti szabályozó szervezet a pályahálózat-működtető hálózati üzletszabályzatát az ügyvivő testület által meghatározott eljárással való tartalmi egyezőségének szempontját meghaladó mértékben, ha a pályahálózat-működtető hálózati üzletszabályzata az ezen eljárásra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz? Ha erre a kérdésre igenlő választ kell adni, milyen választ kell adni a második kérdés a) és b) pontjában szereplő kérdésekre a szabályozó szervezet e hatáskörére tekintettel?

4) Ha a nemzeti szabályozó szervezetek az előző kérdésekből kiindulva rendelkeznek az első kérdésben említett eljárás felülvizsgálatára vonatkozó hatáskörökkel, úgy kell-e értelmezni a [913/2010] rendelet 14. cikkének (1) bekezdését, hogy az e rendelkezés alapján az irányító testület által meghatározott keret a nemzeti szabályozó szervezeteket és a nemzeti bíróságokat kötő uniós jognak minősül, amelynek alkalmazása elsőbbséget élvez a nemzeti joggal szemben, és amelynek végérvényes és kötelező erejű értelmezése a Bíróság hatáskörébe tartozik?

5) A negyedik kérdésre adandó igenlő válasz esetén ellentétes-e a [913/2010] rendelet 14. cikkének (1) bekezdése alapján a vonatkozó keret 8. cikkének (2) bekezdésében az összes árufuvarozási folyosó irányító testületei által elfogadott olyan rendelkezéssel, amely szerint a folyosókapacitást olyan nemzetközi kérelmezési rendszeren keresztül kell közzétenni és elosztani, amelyet a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni a többi árufuvarozási folyosóval, egy nemzeti szabályozó hatóság olyan határozata, amely olyan előírásokat állapít meg e kérelmezési rendszer kialakításával kapcsolatban az árufuvarozási folyosó tekintetében érintett pályahálózat-működtető számára annak hálózati üzletszabályzata tekintetében, amelyeket nem hangoltak össze az árufuvarozási folyosók tekintetében érintett [tagállamon kívüli egyéb tagállamok] nemzeti szabályozó szervezeteivel?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

44 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdését, 14. cikkének (9) bekezdését és 18. cikkének c) pontját, valamint a 2012/34 irányelv 27. cikkének az ezen irányelv IV. melléklete 3. pontjának a) alpontjával együttesen értelmezett (1) és (2) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy azon hatóság alatt, amely hatáskörrel rendelkezik az azon eljárásra alkalmazandó szabályok

elfogadására – ideértve valamely meghatározott elektronikus foglalási rendszer kizárólagos használatát is –, amelynek keretében az e 13. cikk (1) bekezdésében előírt egyablakos rendszerben be kell nyújtani az infrastruktúra-kapacitások iránti kérelmeket, az e rendelet 8. cikkének (2) bekezdése értelmében létrehozott ügyvivő testületet kell érteni, vagy pedig a pályahálózatnak az említett irányelv 3. cikkének 2. pontjában meghatározott működtetője minősül ilyen hatóságnak.

45 Mivel e kérdés a 913/2010 rendelet és a 2012/34 irányelv rendelkezéseinek értelmezésére irányul, elöljáróban hangsúlyozni kell, hogy e rendelet (7) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy eltérő rendelkezés hiányában e rendeletet azon jogok és kötelezettségek sérelme nélkül kell alkalmazni, amelyeket a pályahálózat-működtetők vonatkozásában a 91/440 irányelv és a 2001/14 irányelv ír elő. Mivel a 2012/34 irányelv hatályon kívül helyezte e két irányelvet, a 65. cikke értelmében pedig az említett hatályon kívül helyezett irányelvekre való hivatkozásokat a 2012/34 irányelvre való hivatkozásnak kell tekinteni, a 913/2010 rendelet rendelkezéseit ez utóbbi irányelv fényében kell értelmezni, hacsak azok eltérően nem rendelkeznek.

46 Az első kérdés megválaszolása érdekében következésképpen meg kell vizsgálni, hogy a 913/2010 rendelet milyen szerepet szán az árufuvarozási folyosók ügyvivő testületének, ezzel együtt figyelembe véve a 2012/34 irányelv azon rendelkezéseit, amelyek a pályahálózat-működtetőkre háruló feladatokra vonatkoznak.

47 E tekintetben az állandó ítélkezési gyakorlatból következik, hogy az uniós jog rendelkezéseinek értelmezéséhez azoknak nemcsak a szövegét, hanem a kontextusát, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek azok a részét képezik (lásd ebben az értelemben: 2021. január 27-i De Ruiter ítélet, C-361/19, EU:C:2021:71, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

48 Először is, ami a 913/2010 rendelet és a 2012/34 irányelv releváns rendelkezéseinek megszövegezését illeti, egyrészt e rendelet 8. cikkének (2) bekezdéséből kitűnik, hogy az érintett pályahálózat-működtetők minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében kötelesek létrehozni egy ügyvivő testületet, amely az ilyen pályahálózat-működtetők képviselőiből áll, és amely olyan intézkedéseket köteles megtenni, mint amilyeneket az említett rendeleten belül többek között a 8. cikk (9) bekezdése, a 12. cikk, a 13. cikk (1) bekezdése, a 14. cikk (2), (6) és (9) bekezdése, a 16. cikk (1) bekezdése, valamint a 18. cikk kifejezetten előír.

49 Így a 913/2010 rendeleten belül mindenekelőtt a 8. cikk (9) bekezdése és a 12. cikk szerint az ügyvivő testület egyfelől a nemzeti és európai kiépítési terveknek megfelelően koordinálja az együttműködtethető informatikai alkalmazások, illetve a jövőben rendelkezésre álló alternatív megoldások használatát a nemzetközi menetvonal-kérelmek és az árufuvarozási folyosón belüli nemzetközi forgalom irányításának kezelése érdekében, másfelől pedig összehangolja és közzéteszi az infrastruktúrával és az ahhoz kapcsolódó berendezésekkel kapcsolatos valamennyi olyan munkálat ütemtervét, amely az árufuvarozási folyosón rendelkezésre álló kapacitást korlátozná.

50 Továbbá, a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdése értelmében az ügyvivő testület kijelöli vagy létrehozza az egyablakos rendszert, amely olyan közös szervezetből áll, amely lehetővé teszi a kérelmezőknek, hogy egyetlen helyen és egyetlen művelettel terjesszék elő a kérelmeket és kapjanak válaszokat azokra, az árufuvarozási folyosón legalább egy határon áthaladó árufuvarozó vonatokkal kapcsolatos infrastruktúrakapacitás vonatkozásában. E tekintetben e rendelet 14. cikkének (2), (6) és (9) bekezdése, valamint 16. cikkének (1) bekezdése értelmében az ügyvivő

testület értékeli az árufuvarozási folyosón közlekedő árufuvarozó vonatok számára kiosztandó kapacitások iránti szükségleteket, elősegíti az ilyen folyosón a kapacitás elosztásával kapcsolatos elsőbbségi szabályok összehangolását, eljárásokat alakít ki a kapacitáselosztás pályahálózat-működtetők közötti optimális összehangolásának biztosítására, mind a 13. cikk (1) bekezdésében említett, mind pedig az érintett pályahálózat-működtetők által kapott kérelmek tekintetében, ugyanígy pedig eljárásokat alakít ki az említett folyosók vonalán lebonyolított forgalom irányításának összehangolására.

51 Végül, a 913/2010 rendelet 18. cikkéből kitűnik, hogy az ügyvivő testület kidolgoz, rendszeresen frissít és közzétesz egy olyan dokumentumot, amely tartalmazza lényegében az árufuvarozási folyosók használati feltételeivel kapcsolatos információkat, ideértve – mint ez kitűnik e cikk a) és c) pontjából – a 2012/34 irányelv 27. cikkében szabályozott eljárás szerint kidolgozott nemzeti hálózati üzletszabályzatokban szereplő összes olyan információt, amelyek az árufuvarozási folyosóra vonatkoznak, valamint az e rendelet 13-17. cikke szerinti eljárásokra vonatkozó információkat.

52 Így a 913/2010 rendeletnek a jelen ítélet 48–51. pontjában említett rendelkezéseinek szövegéből egyfelől az következik, hogy az uniós jogalkotó kifejezetten meg kívánta jelölni azokat az intézkedéseket, amelyeket az ügyvivő testület köteles megtenni, másfelől pedig az, hogy e testületnek lényegében összehangolási szerepe van, amely többek között az infrastruktúrakapacitásokra, az e tekintetben rendelkezésre álló információkra, valamint az ilyen kapacitások iránti kérelmek bizonyos vetületeire vonatkozik.

53 E rendelkezések ugyanakkor semmilyen módon nem utalnak arra, hogy az említett testület szerepe akár arra is kiterjedhetne, hogy e testületnek lehetősége legyen meghatározni azt az eljárást, amelynek keretében az egyablakos rendszerben be kell nyújtani az infrastruktúra-kapacitások lefoglalása iránti kérelmeket.

54 Másrészt, ami a 2012/34 irányelv értelmében a pályahálózat-működtetőre háruló feladatokat illeti, egyfelől ezen irányelv 27. cikkének (1) bekezdéséből az következik, hogy minden egyes pályahálózat-működtetőnek el kell készítenie és közzé kell tennie a nemzeti hálózati üzletszabályzatot, másfelől pedig az említett irányelv IV. melléklete 3. pontjának a) alpontjával összefüggésben értelmezett e cikk (2) bekezdése értelmében az ilyen üzletszabályzat tartalmazza azt, hogy a kérelmezőknek milyen eljárásban kell benyújtaniuk a pályahálózat-működtetőhöz a kapacitás iránti kérelmeket.

55 Így a 2012/34 irányelv e rendelkezéseinek szövegéből kitűnik, hogy a pályahálózat-működtető hatáskörébe tartozik az azon eljárásra alkalmazandó szabályok elfogadása, amelynek keretében be kell nyújtani az infrastruktúra-kapacitás iránti olyan kérelmeket, mint amelyeket az egyablakos rendszerben terjesztenek elő a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdése értelmében vett azon árufuvarozó vonatok tekintetében, amelyek az árufuvarozási folyosón legalább egy határon áthaladnak.

56 Másodszor, a 913/2010 rendelet és a 2012/34 irányelv releváns rendelkezései kontextusának vizsgálata megerősíti a jelen ítélet 52. és 55. pontjában levont következtetéseket.

57 Egyrészt, mint azt az említett rendelet (26) preambulumbekezdése is kimondja, az a követelmény, amely szerint az ügyvivő testület összeállítja, rendszeresen frissíti és közzéteszi az ugyanezen rendelet 18. cikke szerinti dokumentumot, arra irányul, hogy megkönnyítse a hozzáférést azokhoz az információkhoz, amelyeket többek között a nemzeti hálózati üzletszabályzatok

tartalmaznak, és amelyek az árufuvarozási folyosó valamennyi főbb infrastruktúrájának használatára vonatkoznak, továbbá hogy biztosítsa a folyosóhoz való, hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést.

58 Ebből következik, mint azt lényegében a főtanácsnok is kiemelte az indítványának 71. pontjában, hogy e dokumentum tájékoztató jellegű.

59 Másrészt, a 2012/34 irányelv 56. cikkének (2) bekezdése az ezen irányelv 55. cikkének (1) bekezdésével létrehozott szabályozó szervezetnek, amely önálló és független hatóságnak minősül, hatáskört biztosít többek között annak ellenőrzésére, hogy az említett irányelv 3. cikkének 26. pontjában meghatározott hálózati üzletszabályzat nem tartalmaz-e hátrányosan megkülönböztető rendelkezéseket, illetve nem ruházza-e fel a pályahálózat-működtetőt olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet fel lehetne használni a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetésre. A hálózati üzletszabályzat keretében a hátrányos megkülönböztetés tilalma tiszteletben tartásának ilyen ellenőrzéséből így az következik, hogy igenis a pályahálózat-működtető – amelynek el kell készítenie és közzé kell tennie ezt az üzletszabályzatot –, nem pedig az ügyvivő testület az, amelynek meg kell határoznia azt az eljárást, amelynek keretében a kérelmezőknek be kell nyújtaniuk az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeket.

60 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2012/34 irányelv 27. cikke (1) és (2) bekezdésének, valamint IV. mellékletének elemzése keretében a Bíróság már megállapította, hogy ezen irányelv értelmében minden infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmet a vasúti társaságnak a pályahálózat-működtetőhöz az ez utóbbi által kidolgozott hálózati üzletszabályzatnak megfelelően kell benyújtania, és a kérelemnek meg kell felelnie az e szabályzatban szereplő elveknek és feltételeknek (lásd ebben az értelemben: 2019. február 28-i SJ ítélet, C-388/17, EU:C:2019:161, 38. pont).

61 Harmadszor, ami a 2012/34 irányelv fényében értelmezett 913/2010 rendelet által követett célt illeti, e rendelet 1. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik, hogy e rendelet meghatározza a versenyképes vasúti árufuvarozást szolgáló nemzetközi vasúti folyosók létrehozásának és megszervezésének szabályait a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat kialakítása céljából, továbbá megállapítja az árufuvarozási folyosók kiválasztásával, megszervezésével és működtetésével kapcsolatos szabályokat.

62 E tekintetben, mint azt a 913/2010 rendelet (4) preambulumbekezdése is kimondja, a hálózat használatának optimalizálása és megbízhatóságának biztosítása érdekében e rendelet új eljárásokat vezet be abból a célból, hogy megerősítse a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést a nemzetközi menetvonalaknak az árufuvarozó vonatok részére való elosztása tekintetében.

63 Márpedig, jóllehet igaz, hogy valamely árufuvarozási folyosó keretében a pályahálózat-működtetők közötti ilyen együttműködés csak az ügyvivő testületen belül biztosítható, amelynek különösen az a feladata, hogy minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében megállapítsa az egyablakos rendszer működtetésére vonatkozó szabályokat, ebből mégsem következik az, hogy az ilyen ügyvivő testület hatáskörrel rendelkezzen konkrétan azon eljárás meghatározására, amelynek keretében az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeket be kell nyújtani. Az ilyen hatáskör ugyanis annak kockázatával járna, hogy veszélyeztetné a pályahálózat-működtetőknek a 2012/34 irányelvben előírt feladatait, ami ellentétes lenne az uniós jogalkotónak a 913/2010 rendelet (7) preambulumbekezdésében kifejezett azon

szándékával, hogy – eltérő rendelkezés hiányában – tiszteletben tartsa azokat a jogokat és kötelezettségeket, amelyeket ezen irányelv a pályahálózat-működtetők vonatkozásában megállapít.

64 E tekintetben el kell utasítani a DB Netz azon érvét, amely szerint ez az együttműködési cél veszélybe kerülhetne, ha a pályahálózat-működtetők hatáskörrel rendelkeznének arra, hogy a hálózati üzletszabályzatukban szabályozzák az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek benyújtására vonatkozó eljárást, mivel az ilyen hatáskör a különböző nemzeti hálózati üzletszabályzatokból eredő következetlen szabályok kockázatát hordozná magában.

65 Mint azt ugyanis a főtanácsnok is kiemelte az indítványának 69. pontjában, a hálózati üzletszabályzatban szabályozott eljárás – amely magában foglalja többek között azt az eljárást, amelynek keretében az egyablakos rendszerben be kell nyújtani az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeket – épp a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést tükrözi, mint ez kitűnik a 2012/34 irányelv 40. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezésekből. Másfelől e tekintetben ki kell emelni, hogy a pályahálózat-működtetők együttműködésére irányuló cél biztosítása érdekében szükségesnek bizonyul a 913/2010 rendeletnek az ügyvivő testület szerepére vonatkozó, a jelen ítélet 48–51. pontjában vizsgált rendelkezéseket akként értelmezni, hogy e testület feladata meggyőződni arról, hogy a nemzeti hálózati üzletszabályzatok nem tartalmaznak egymásnak ellentmondó szabályokat.

66 A fenti megfontolások összességéből következik, hogy az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdését, 14. cikkének (9) bekezdését és 18. cikkének c) pontját, valamint a 2012/34 irányelv 27. cikkének az ezen irányelv IV. melléklete 3. pontjának a) alpontjával együttesen értelmezett (1) és (2) bekezdését akként kell értelmezni, hogy az említett irányelv 3. cikkének 2. pontjában meghatározott pályahálózat-működtető minősül azon hatóságnak, amely hatáskörrel rendelkezik arra, hogy a nemzeti hálózati üzletszabályzat keretében elfogadja az azon eljárásra alkalmazandó szabályokat – ideértve valamely meghatározott elektronikus foglalási rendszer kizárólagos használatát is –, amelynek keretében az e 13. cikk (1) bekezdésében előírt egyablakos rendszerben be kell nyújtani az infrastruktúra-kapacitások iránti kérelmeket.

A második kérdésről

67 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmeknek az egyablakos rendszerben történő benyújtására vonatkozó eljárással kapcsolatos, a hálózati üzletszabályzatban előírt szabályoknak valamely nemzeti szabályozó szervezet általi felülvizsgálatát vajon a 913/2010 rendelet 20. cikkében foglalt rendelkezések, vagy pedig a 2012/34 irányelv rendelkezései, így különösen az ezen irányelv 57. cikke (1) bekezdésének első albekezdésében foglalt rendelkezések szabályozzák, továbbá hogy e rendelkezéseket akként kell-e értelmezni, hogy valamely tagállam szabályozó szervezetének anélkül is módjában áll kifogást emelni e szabályokkal szemben, hogy együttműködne az árufuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállam szabályozó szervezeteivel, vagy egy összehangolt megközelítés kialakítása érdekében legalább előzetesen konzultálna velük.

68 A 913/2010 rendelet 20. cikke (1) és (3) bekezdésének szövegéből lényegében kitűnik, hogy a szabályozó szervezetek az árufuvarozási folyosón zajló verseny ellenőrzése céljából együttműködnek és konzultálnak egymással, különösen annak érdekében, hogy biztosítsák az e folyosóhoz való, hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést.

69 Ezenkívül a 2012/34 irányelv 56. cikkének (2) bekezdése előírja a hálózati üzletszabályzat ellenőrzését, amelyről a szabályozó szervezet saját kezdeményezésére gondoskodik „a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében”, pontosítva, hogy e szervezet „[k]iemelt figyelemmel ellenőrzi, hogy a hálózati üzletszabályzat nem tartalmaz-e diszkriminatív rendelkezéseket”. E tekintetben – csakúgy, mint az e szervezeteket megillető és döntéshozatali jogkört magában foglaló hatáskörök összessége vonatkozásában – ezen irányelv 57. cikke (1) bekezdésének első albekezdéséből az következik, hogy a szabályozó szervezetek együttműködnek annak érdekében, hogy az egész Unióban összehangolják a döntéshozatali folyamataikat.

70 Ebből következik, hogy valamely hálózati üzletszabályzat ellenőrzése – amelyet a szabályozó szervezet a hátrányosan megkülönböztető bánásmódok elkerülése érdekében végez – egyfelől ugyanúgy tartozhat a 913/2010 rendelet 20. cikke rendelkezéseinek hatálya alá, mint a 2012/34 irányelv 56. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezések hatálya alá. Másfelől, ilyen esetben mind a 913/2010 rendelet 20. cikke, mind pedig a 2012/34 irányelv 57. cikke (1) bekezdésének első albekezdése együttműködést ír elő a szabályozó szervezetek között. Ugyanakkor az alapügy tárgyát képezőhöz hasonló esetben, amikor ez az ellenőrzés különösen az azon eljárással kapcsolatos szabályokra vonatkozik, amelynek keretében be kell nyújtani a valamely árufuvarozási folyosó infrastruktúra-kapacitásai iránti kérelmeket, a szabályozó szervezeteknek meg kell felelniük azon együttműködési kötelezettségeknek, amelyeket a 913/2010 rendelet 20. cikke konkrétan előír.

71 Ami azt a kérdést illeti, hogy e 20. cikk megköveteli-e, illetve milyen keretben és milyen feltételekkel követeli meg, hogy valamely tagállam szabályozó szervezete önállóan vagy az árufuvarozási folyosó által érintett többi tagállam szabályozó szervezeteivel együttműködve folytassa le a pályahálózat-működtető hálózati üzletszabályzatának ellenőrzését, egyfelől az említett 20. cikk (1) bekezdésének mindenekelőtt az első mondatából az következik, hogy a szabályozó szervezeteknek az árufuvarozási folyosón zajló verseny ellenőrzése céljából együtt kell működniük. Továbbá ugyanezen 20. cikk (3) bekezdése szerint a nemzetközi árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos panasz esetén, illetve valamely saját kezdeményezésű vizsgálat keretében az érintett tagállam szabályozó szervezete konzultációt folytat valamennyi olyan tagállam szabályozó szervezeteivel, amelyen keresztül a szóban forgó nemzetközi vasúti árufuvarozási menetvonal áthalad, és határozatának meghozatala előtt ezektől a szabályozó szervezetektől megkér valamennyi szükséges információt.

72 Végül, a 913/2010 rendelet (25) preambulumbekezdése értelmében, amely az e rendelet 20. cikke (1) bekezdésének második mondatában foglaltakat támasztja alá, a nemzetközi vasúti szolgáltatásokhoz való, megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása érdekében ügyelni kell az árufuvarozási folyosó különböző hálózataiért felelős szabályozó szervezetek közötti hatékony koordináció biztosítására.

73 Így a 913/2010 rendeletnek az e rendelet (25) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 20. cikkéből a tagállamok szabályozó szervezetei közötti olyan együttműködési kötelezettség következik, amely arra kötelezi őket, hogy a lehető legteljesebb mértékben összehangolt megközelítést alakítsanak ki, amennyiben az ellenőrzési hatásköreik keretében olyan határozatot fogadnak el, amely a vasúti árufuvarozási folyosókhoz való, hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítására irányul.

74 Másfelől hangsúlyozni kell, hogy ez az együttműködési kötelezettség hozzájárul az említett rendelet által követett azon célkitűzés biztosításához is, hogy megerősítsék a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést többek között azáltal, hogy olyan ügyvivő testületeket hoznak létre, amelyek feladata az egyablakos rendszer kijelölése vagy létrehozatala. Ha ugyanis nem lenne együttműködés a szabályozó szervezetek között – amelyek feladata különösen az, hogy biztosítsák az árufuvarozási folyosókhoz való, hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést –, az annak kockázatát hordozná magában, hogy ugyanazon árufuvarozási folyosó tekintetében a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó olyan kiválasztási és szervezési szabályok jelenhetnének meg, amelyek egymástól eltérőek és potenciálisan ellentmondásosak, ami azzal a következménnyel járhatna, hogy veszélyezteti az egyablakos rendszer által bevezetett összehangolási rendszert.

75 Következésképpen a jelen ügyben a szövetségi hálózati ügynökség nem hozhat az alapügyben vizsgálthoz hasonló határozatot anélkül, hogy eleget tenne a 913/2010 rendelet 20. cikkéből eredő együttműködési kötelezettségeknek, különösen pedig anélkül, hogy előzetesen konzultálna az érintett többi szabályozó szervezettel.

76 Mindemellett, mint azt lényegében a főtanácsnok is kiemelte az indítványának 85. pontjában, a 913/2010 rendelet egyetlen rendelkezéséből sem következik, hogy a szabályozó szervezetek közötti együttműködési kötelezettség azt vonná maga után, hogy valamely tagállam szabályozó szervezete a határozat meghozatala előtt köteles lenne beszerezni a többi érintett tagállam szabályozó szervezeteinek hozzájárulását, vagy hogy kötve lenne ezen egyéb szabályozó szervezetek határozataihoz.

77 A fenti megfontolásokból következően a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az infrastruktúra-kapacitások iránti kérelmeknek az egyablakos rendszerben történő benyújtására vonatkozó eljárással kapcsolatos, a hálózati üzletszabályzatban előírt szabályoknak valamely nemzeti szabályozó szervezet általi felülvizsgálatát a 913/2010 rendelet 20. cikkében foglalt rendelkezések szabályozzák, továbbá hogy e rendelkezéseket akként kell értelmezni, hogy valamely tagállam szabályozó szervezete nem emelhet kifogást e szabályokkal szemben anélkül, hogy eleget tenne az e 20. cikkből eredő együttműködési kötelezettségeknek, különösen pedig anélkül, hogy konzultálna az árufuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállam szabályozó szervezeteivel annak érdekében, hogy a lehető legteljesebb mértékben összehangolt megközelítést alakítsanak ki.

A harmadik kérdésről

78 Az első kérdésre adott válaszra tekintettel a harmadik kérdést nem kell megvizsgálni.

A negyedik kérdésről

79 Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdését akként kell-e értelmezni, hogy uniós jogi aktusnak minősül az irányító testület által e rendelkezés értelmében meghatározott azon keret, amely az infrastruktúra-kapacitásoknak az árufuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozik.

80 E tekintetben e bíróság különösen arra keresi a választ, hogy e kerettel ellentétes-e az, hogy valamely nemzeti szabályozó szervezet olyan határozatot hozhasson, amely anélkül írja elő az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek egyablakos módon történő benyújtására vonatkozó rendszert, hogy az árufuvarozási folyosóval érintett többi nemzeti szabályozó szervezettel egyeztetett volna.

81 Hangsúlyozni kell, hogy a 913/2010 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése értelmében az érintett tagállamok – vagyis azok, amelyeknek a területén az árufuvarozási folyosó áthalad – minden egyes árufuvarozási folyosó tekintetében létrehoznak egy irányító testületet, amely felelős az árufuvarozási folyosó általános célkitűzéseinek meghatározásáért, az árufuvarozási folyosó felügyeletéért, valamint az e rendeleten belül többek között a 14. cikk (1) bekezdésében kifejezetten előírt intézkedések megtételéért. Az irányító testület az érintett tagállamok hatóságainak képviselőiből áll, az említett 8. cikk (4) bekezdése szerint pedig e képviselők kölcsönös egyetértése alapján hozza határozatait.

82 Ezenkívül az említett 14. cikk (1) bekezdésének szövegéből kitűnik, hogy az irányító testület meghatározza az infrastruktúra-kapacitásnak az érintett árufuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozó keretet, összhangban a 2001/14 irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében foglaltakkal, amely rendelkezés – tekintettel arra, ami a jelen ítélet 45. pontjában szerepel – megfelel a 2012/34 irányelv 39. cikke (1) bekezdésének.

83 Márpedig ez utóbbi rendelkezés értelmében a tagállamoknak van lehetőségük arra, hogy meghatározzák az infrastruktúra-kapacitások elosztásának kereteit, annak fenntartásával, hogy teljesüljön a működtetés függetlenségére vonatkozó, ezen irányelv 4. cikkében meghatározott feltétel.

84 Így e rendelkezésekből az következik, hogy jóllehet az irányító testület létrehozatalát a 913/2010 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése értelmében az uniós jog írja elő, az ilyen irányító testületet a tagállamok hozzák létre, vagyis az nem minősül uniós intézménynek, szervnek vagy hivatalnak.

85 Az, hogy az infrastruktúra-kapacitások elosztásának a 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdése értelmében vett keretét az irányító testület fogadja el, csupán annyit jelent, hogy annak elfogadására a pályahálózat-működtetők, ezáltal pedig az érintett tagállamok olyan együttes fellépésével kerül sor, amely az uniós jog érvényesítésére irányul, ahogyan azt a 913/2010 rendelet és a 2012/34 irányelv előírja.

86 Következésképpen az ilyen keret nem minősül uniós jogi aktusnak, vagyis nem rendelkezik egy ilyen aktus sajátos jellemzőivel.

87 Ebből következik, hogy a jelen ügyben, mint azt a főtanácsnok is kiemelte az indítványának 96. pontjában, az infrastruktúra-kapacitásoknak az árufuvarozási folyosón történő elosztása érdekében az irányító testület által a 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdése alapján meghatározott kerettel nem ellentétes, ha az érintett nemzeti szabályozó szervezet az alapügyben vizsgálthoz hasonló esetben beavatkozik annak érdekében, hogy orvosolja az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek egyablakos rendszerben történő benyújtásának eljárásával kapcsolatos olyan hátrányos megkülönböztetésből eredő problémát, amely a pályahálózat-működtető üzletszabályzatában merül fel.

88 Az eddigi megfontolásokra tekintettel a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy nem minősül uniós jogi aktusnak az irányító testület által e rendelkezés értelmében meghatározott azon keret, amely az infrastruktúra-kapacitásoknak az árufuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozik.

Az ötödik kérdésről

89 A negyedik kérdésre adott válaszra tekintettel az ötödik kérdést nem kell megvizsgálni.

A költségekről

90 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

1) A versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 13. cikkének (1) bekezdését, 14. cikkének (9) bekezdését és 18. cikkének c) pontját, valamint az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének az ezen irányelv IV. melléklete 3. pontjának a) alpontjával együttesen értelmezett (1) és (2) bekezdését akként kell értelmezni, hogy az említett irányelv 3. cikkének 2. pontjában meghatározott pályahálózat-működtető minősül azon hatóságnak, amely hatáskörrel rendelkezik arra, hogy a nemzeti hálózati üzletszabályzat keretében elfogadja az azon eljárásra alkalmazandó szabályokat – ideértve valamely meghatározott elektronikus foglalási rendszer kizárólagos használatát is –, amelynek keretében az e 13. cikk (1) bekezdésében előírt egyablakos rendszerben be kell nyújtani az infrastruktúra-kapacitások iránti kérelmeket.

2) Az infrastruktúra-kapacitások iránti kérelmeknek az egyablakos rendszerben történő benyújtására vonatkozó eljárással kapcsolatos, a hálózati üzletszabályzatban előírt szabályoknak valamely nemzeti szabályozó szervezet általi felülvizsgálatát a 913/2010 rendelet 20. cikkében foglalt rendelkezések szabályozzák, e rendelkezéseket pedig akként kell értelmezni, hogy valamely tagállam szabályozó szervezete nem emelhet kifogást e szabályokkal szemben anélkül, hogy eleget tenne az e 20. cikkből eredő együttműködési kötelezettségeknek, különösen pedig anélkül, hogy konzultálna az árufuvarozási folyosóban részt vevő többi tagállam szabályozó szervezeteivel annak érdekében, hogy a lehető legteljesebb mértékben összehangolt megközelítést alakítsanak ki.

3) A 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdését akként kell értelmezni, hogy nem minősül uniós jogi aktusnak az irányító testület által e rendelkezés értelmében meghatározott azon keret, amely az infrastruktúra-kapacitásoknak az árufuvarozási folyosón belüli elosztására vonatkozik.

Aláírások