TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. birželio 24 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Geležinkelių transportas – Tarptautiniai krovinių vežimo geležinkeliais koridoriai – Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 – 13 straipsnio 1 dalis – „Vieno langelio“ principu veikiančios įstaigos įsteigimas kiekvienam krovinių vežimo koridoriui – 14 straipsnis – Vykdomosios valdybos nustatytos infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemos pobūdis – 20 straipsnis – Reguliavimo įstaigos – Direktyva 2012/34/ES – 27 straipsnis – Prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūra – Infrastruktūros valdytojų vaidmuo – 56 ir 57 straipsniai – Reguliavimo įstaigos funkcijos ir reguliavimo įstaigų tarpusavio bendradarbiavimas“

Byloje C-12/20

dėl *Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen* (Šiaurės Reino-Vestfalijos federalinės žemės aukštesnysis administracinis teismas, Vokietija) 2019 m. gruodžio 10 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. sausio 13 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

DB Netz AG

prieš

Bundesrepublik Deutschland

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas E. Regan, teisėjai M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos (pranešėjas) ir I. Jarukaitis,

generalinis advokatas H. Saugmandsgaard Øe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *DB Netz AG*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* H. R. J. Krüger ir M. Kaufmann,

– *Bundesrepublik Deutschland*, atstovaujamos M. C. Mögelin ir J. Arnade,

– Europos Komisijos, iš pradžių atstovaujamos W. Mölls ir C. Vrignon, vėliau – C. Vrignon,

* Proceso kalba: vokiečių.

susipažinęs su 2021 m. vasario 25 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, 2010, p. 22) 13 straipsnio 1 dalies, 14 straipsnio 1 ir 9 dalių, 18 straipsnio c punkto ir 20 straipsnio, taip pat 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012, p. 32; klaidų ištaisymas OL L 67, 2015, p. 32), 27 straipsnio 1 ir 2 dalių, 57 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos antro sakinio ir IV priedo 3 punkto a papunkčio išaiškinimo.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant *DB Netz AG* ir *Bundesrepublik Deutschland* (Vokietijos Federacinė Respublika), atstovaujamos *Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen* (Federalinė elektros energijos, dujų, telekomunikacijų, pašto ir geležinkelių tinklų agentūra, Vokietija) (toliau – Federalinė tinklų agentūra) ginčą dėl to, kad pastaroji nepritarė projektui pakeisti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų dėl iš anksto nustatytų tarptautinių traukinio linijų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą sąlygas.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Reglamentas Nr. 913/2010

3 Reglamento Nr. 913/2010 4, 7, 25 ir 26 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(4) Nors atvėrus krovinių vežimo geležinkeliais rinką, naujiems operatoriams atsirado galimybė patekti į geležinkelių tinklą, rinkoje nepakako ir šiuo metu nepakanka mechanizmų, kuriuos naudojant būtų galima organizuoti, reguliuoti krovinių vežimą geležinkeliais ir užtikrinti jo saugumą. Siekiant optimizuoti tinklo naudojimą ir užtikrinti jo patikimumą, tikslinga nustatyti papildomas infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo paskirstant tarptautinius traukinių maršrutus krovininiams traukiniams stiprinimo procedūras.

<…>

(7) Jeigu nenumatyta kitaip, šis reglamentas neturėtų daryti įtakos infrastruktūros valdytojų teisėms ir pareigoms, numatytoms [1991 m. liepos 29 d. Tarybos] direktyvoje 91/440/EEB [dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991, p. 25; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 341)] ir [2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos] direktyvoje 2001/14/EB [dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 404)], taip pat, atitinkamais atvejais, Direktyvos [2001/14] 14 straipsnio 2 dalyje nurodytų paskirstymo įstaigų teisėms ir pareigoms. Todėl šie teisės aktai lieka galioti, įskaitant krovinių vežimą koridoriais reglamentuojančias nuostatas.

<…>

(25) Siekiant užtikrinti nediskriminacines sąlygas naudotis tarptautinėmis geležinkelio paslaugomis, būtina užtikrinti, kad reguliavimo įstaigos veiksmingai koordinuotų skirtingus krovinių vežimo koridorių tinklus.

(26) Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas su visos pagrindinės krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros naudojimu susijusiai informacijai gauti ir užtikrinti nediskriminacines sąlygas naudotis koridoriumi, administracinė valdyba turėtų parengti, periodiškai atnaujinti ir paskelbti dokumentą, kuriame pateikiama visa ši informacija.“

4 Šio reglamento 1 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Šiuo reglamentu nustatomos tarptautinių geležinkelio koridorių, skirtų kroviniams konkurencingai gabenti, sukūrimo ir organizavimo taisyklės, siekiant kurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą. Juo nustatomos krovinių vežimo koridorių atrankos, organizavimo, valdymo ir orientacinio investicijų į šiuos koridorius planavimo taisyklės.“

5 Minėto reglamento 2 straipsnyje numatyta:

„1. Šiame reglamente taikomos Direktyvos [2001/14] 2 straipsnyje nustatytos sąvokų apibrėžtys.

2. Be 1 dalyje nurodytų sąvokų apibrėžčių vartojamos šios:

a) krovinių vežimo koridorius – visos valstybių narių teritorijoje esančios arba valstybes nares, o prireikus ir Europos trečiąsias šalis siejančios paskirtos geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelio kelto linijas, kurios jungia du arba daugiau terminalų pagal pagrindinį maršrutą, bei prireikus maršrutai aplinkkeliais ar juos siejančios atkarpos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas vežimo geležinkeliais paslaugas pagal Direktyvos [2001/14] 5 straipsnį;

<…>“

6 To paties reglamento 8 straipsnis suformuluotas taip:

„1. Atitinkamos valstybės narės kiekvienam krovinių vežimo koridoriui sudaro vykdomąją valdybą, kuri atsako už krovinių vežimo koridoriaus bendrųjų tikslų nustatymą, priežiūrą ir priemonių taikymą, kaip tai aiškiai numatyta šio straipsnio 7 dalyje, 9 ir 11 straipsniuose, 14 straipsnio 1 dalyje ir 22 straipsnyje. Vykdomąją valdybą sudaro atitinkamų valstybių narių institucijų atstovai.

2. Atitinkami infrastruktūros valdytojai ir, prireikus, Direktyvos [2001/14] 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos pajėgumų paskirstymo įstaigos kiekvienam krovinių vežimo koridoriui sudaro administracinę valdybą, kuri atsako už priemonių, kaip tai aiškiai numatyta šio straipsnio 5, 7, 8 ir 9 dalyse, šio reglamento 9–12 straipsniuose, 13 straipsnio 1 dalyje, 14 straipsnio 2, 6 ir 9 dalyse, 16 straipsnio 1 dalyje, 17 straipsnio 1 dalyje ir 18 bei 19 straipsniuose, įgyvendinimą. Administracinę valdybą sudaro infrastruktūros valdytojų atstovai.

3. Su krovinių vežimo koridoriumi susijusios valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai bendradarbiauja dalyvaudami 1 ir 2 dalyse nurodytų valdybų veikloje, siekdami užtikrinti, kad krovinių vežimo koridorius būtų kuriamas pagal jo įgyvendinimo planą.

4. Vykdomoji valdyba priima sprendimus bendru atitinkamų valstybių narių institucijų sutarimu.

<…>

9. Administracinė valdyba, vadovaudamasi nacionaliniais ir europiniais sąveikių sistemų plėtojimo planais, koordinuoja, kaip taikomos sąveikios taikomosios informacinių technologijų programos arba alternatyvūs sprendimai, kuriais gali būti galima naudotis ateityje, siekiant tvarkyti tarptautinių traukinių linijų paraiškas ir valdyti tarptautinių traukinių judėjimą koridoriumi.“

7 Reglamento Nr. 913/2010 12 straipsnyje nustatyta:

„Administracinė valdyba tinkamu būdu ir per nustatytą laikotarpį suderina ir užtikrina, kad vienoje vietoje būtų paskelbtas visų su infrastruktūra ir jos įranga susijusių darbų, kuriuos vykdant bus apriboti turimi krovinių vežimo koridoriaus pajėgumai, tvarkaraštis.“

8 Šio reglamento 13 straipsnyje numatyta:

„1. Administracinė valdyba krovinių vežimo koridoriui paskiria arba įsteigia bendrą įstaigą, kuri suteikia pareiškėjams galimybę vienoje vietoje iš karto prašyti infrastruktūros pajėgumų krovininiams traukiniams, kertantiems bent vieną valstybinę sieną krovinių vežimo koridoriuje, ir atsako į minėtąsias paraiškas (toliau – „vieno langelio“ principas).

2. „Vieno langelio“ principu veikianti įstaiga, naudojama kaip koordinavimo priemonė, taip pat teikia pagrindinę informaciją apie infrastruktūros pajėgumų paskirstymą, įskaitant nurodytąją 18 straipsnyje. Ši įstaiga nurodo paraiškos pateikimo metu turimus infrastruktūros pajėgumus ir savybes pagal iš anksto nustatytus kriterijus, pvz., krovinių vežimo koridoriumi važiuojančių traukinių leistiną greitį, ilgį, pakrovos gabaritus arba ašių apkrovą.

<…>“

9 Minėto reglamento 14 straipsnyje nustatyta:

„1. Vykdomoji valdyba nustato infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemą, kaip numatyta Direktyvos [2001/14] 14 straipsnio 1 dalyje.

2. Administracinė valdyba įvertina pajėgumų, kurie turėtų būti skirti krovinių vežimo koridoriumi važiuojantiems krovininiams traukiniams, poreikį, atsižvelgdama į šio reglamento 9 straipsnio 3 dalyje nurodytą rinkos tyrimą, prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų, susijusius su praeities ir dabartiniais tarnybiniais traukinių tvarkaraščiais, ir bendruosius susitarimus.

<…>

6. Administracinė valdyba skatina prioriteto taisyklių, susijusių su pajėgumų paskirstymu krovinių vežimo koridoriuje, koordinavimą.

<…>

9. Krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba ir 8 straipsnio 7 dalyje nurodyta patariamoji grupė nustato tvarką, skirtą pajėgumų paskirstymo tarp infrastruktūros valdytojų pagal 13 straipsnio 1 dalyje nurodytus prašymus ir atitinkamų infrastruktūros valdytojų gautus prašymus optimaliam koordinavimui užtikrinti. Tai atliekama atsižvelgiant ir į prieigą prie terminalų.

<…>“

10 To paties reglamento 16 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba nustato eismui valdyti taikomą koordinavimo tvarką krovinių vežimo koridoriuje. Sujungtų krovinių vežimo koridorių administracinės valdybos nustato eismui valdyti taikomą koordinavimo tvarką šiuose krovinių vežimo koridoriuose.“

11 Reglamento Nr. 913/2010 18 straipsnyje nustatyta:

„Administracinė valdyba parengia, periodiškai atnaujina ir paskelbia dokumentą, kuriame pateikta:

a) visa informacija, esanti nacionalinių tinklų, susijusių su krovinių vežimo koridoriumi, nuostatuose, parengtuose pagal Direktyvos [2001/14] 3 straipsnyje nustatytą tvarką;

<…>

c) informacija, susijusi su šio reglamento 13–17 straipsniuose nurodytomis procedūromis; ir

<…>“

12 Šio reglamento 20 straipsnyje numatyta:

„1. Direktyvos [2001/14] 30 straipsnyje nurodytos reguliavimo įstaigos bendradarbiauja vykdydamos konkurencijos krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuje stebėseną. Visų pirma jos užtikrina nediskriminacines galimybes naudotis koridoriumi ir yra tos direktyvos 30 straipsnio 2 dalyje numatytos skundų nagrinėjimo institucijos. Jos keičiasi iš infrastruktūros valdytojų ir kitų atitinkamų šalių gauta būtina informacija.

<…>

3. Pareiškėjui pateikus skundą reguliavimo įstaigai dėl krovinių vežimo geležinkeliais tarptautinių paslaugų arba tokiai įstaigai atliekant tyrimą savo iniciatyva, ši reguliavimo įstaiga konsultuojasi su visų valstybių narių, per kurias eina atitinkama tarptautinė krovinių vežimo traukinio linija, reguliavimo įstaigomis ir, prieš priimdama sprendimą, prašo pateikti visą būtiną informaciją.

<…>“

Direktyva 2012/34

13 Direktyvos 2012/34 3 straipsnio 2, 19 ir 26 punktuose nustatyta:

„Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

2) infrastruktūros valdytojas – įstaiga ar įmonė, atsakinga visų pirma už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą, valdymą ir priežiūrą, įskaitant eismo valdymą, traukinių kontrolę ir valdymą bei signalizaciją; tinklo arba tinklo dalies infrastruktūros valdytojo funkcijos gali būti pavestos kelioms įstaigoms ar įmonėms;

<…>

19) pareiškėjas – geležinkelio įmonė arba geležinkelio įmonių tarptautinė grupė arba kiti fiziniai arba juridiniai asmenys, pavyzdžiui, [2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos] reglamente (EB) Nr. 1370/2007 [dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007,

p. 1)] apibrėžtos kompetentingos valdžios institucijos, taip pat siuntėjai, ekspeditoriai ir kombinuoto susisiekimo operatoriai, kurie, norėdami teikti viešąsias paslaugas arba turėdami komercinių interesų, pageidauja įsigyti infrastruktūros pajėgumų;

<…>

26) tinklo nuostatai – dokumentas, kuriame išsamiai nustatomos apmokestinimo ir pajėgumų paskirstymo sistemų bendrosios taisyklės, galutiniai terminai, procedūros ir kriterijai, įskaitant kitą informaciją, reikalingą norint kreiptis dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo.“

14 Šios direktyvos 27 straipsnyje numatyta:

„1. Pasikonsultavęs su suinteresuotomis šalimis, infrastruktūros valdytojas parengia ir paskelbia tinklo nuostatus, kuriuos galima įsigyti sumokėjus tam tikrą mokestį, kuris negali būti didesnis už tų nuostatų paskelbimo sąnaudas. Tinklo nuostatai paskelbiami bent dviem oficialiosiomis Sąjungos kalbomis. Elektroniniu formatu tinklo nuostatų turinys nemokamai pateikiamas infrastruktūros valdytojo interneto portale ir prieinamas per bendrą interneto portalą. Tą interneto portalą infrastruktūros valdytojai sukuria bendradarbiaudami pagal 37 ir 40 straipsnius.

2. Tinklo nuostatuose aprašomas infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, pobūdis ir juose pateikiama informacija apie prieigos prie atitinkamos geležinkelių infrastruktūros sąlygas. Tinklo nuostatuose taip pat pateikiama informacija apie prieigos prie paslaugų įrenginių, prijungtų prie infrastruktūros valdytojo tinklo, ir šiuose įrenginiuose teikiamų paslaugų sąlyg[as] arba nurodoma interneto svetainė, kurioje tokia informacija pateikiama nemokamai elektroniniu formatu. Tinklo nuostatų turinys pateiktas IV priede.

<…>“

15 Minėtos direktyvos 39 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės gali nustatyti infrastruktūros pajėgumų paskirstymo struktūrą, laikydamosi 4 straipsnyje nustatytos valdymo nepriklausomumo sąlygos. Nustatomos konkrečios pajėgumų paskirstymo taisyklės. Pajėgumus paskirsto infrastruktūros valdytojas. Infrastruktūros valdytojas visų pirma užtikrina, kad infrastruktūros pajėgumai būtų paskirstomi tinkamai ir nediskriminuojant bei laikantis Sąjungos teisės.“

16 Tos pačios direktyvos 40 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Valstybės narės užtikrina infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą, kad būtų galima veiksmingai kurti ir paskirstyti daugiau negu vieno geležinkelių sistemos tinklo Sąjungoje infrastruktūros pajėgumus, įskaitant pagal 42 straipsnyje nurodytus pamatinius susitarimus. Infrastruktūros valdytojai, laikydamiesi šioje direktyvoje nustatytų taisyklių, nustato atitinkamas procedūras ir atitinkamai organizuoja daugiau negu vieno tinklo traukinio linijas.

Valstybės narės užtikrina, kad infrastruktūros valdytojų, kurių sprendimai dėl pajėgumų paskirstymo turi įtakos kitiems infrastruktūros valdytojams, atstovai drauge koordinuotų infrastruktūros pajėgumų paskirstymą arba paskirstytų visus atitinkamus infrastruktūros pajėgumus tarptautiniu lygiu, nedarant poveikio konkrečioms taisyklėms, nustatytoms Sąjungos teisėje dėl krovinių geležinkelių transporto tinklų. Infrastruktūros valdytojai paskelbia infrastruktūros pajėgumų paskirstymo principus ir kriterijus, nustatytus remiantis šiuo bendradarbiavimu, savo tinklo nuostatuose pagal IV priedo 3 dalį. Prie šių procedūrų gali prisijungti trečiųjų šalių infrastruktūros valdytojų atitinkami atstovai.“

17 Direktyvos 2012/34 55 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Kiekviena valstybė narė įsteigia nacionalinę geležinkelių sektoriaus reguliavimo instituciją. Nedarant poveikio 2 daliai, ši institucija yra savarankiška institucija, kuri organizavimo, funkcijų, hierarchijos ir sprendimų priėmimo atžvilgiu teisiškai atskira ir nepriklausoma nuo kitų viešųjų ar privačiųjų subjektų. Savo organizacija, sprendimų dėl finansavimo priėmimu, teisine struktūra ir sprendimų priėmimu ji taip pat yra nepriklausoma nuo bet kurio infrastruktūros valdytojo, apmokestinimo įstaigos, pajėgumus paskirstančios įstaigos ar pareiškėjo. Be to, jos veikla nepriklauso nuo bet kurios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios viešųjų paslaugų sutarčių sudaryme.“

18 Šios direktyvos 56 straipsnio 1 ir 2 dalyse numatyta:

„1. Nedarant poveikio 46 straipsnio 6 daliai, pareiškėjas turi teisę pateikti skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip nukentėjo; visų pirma, pareiškėjas gali apskųsti infrastruktūros valdytojo arba atitinkamais atvejais geležinkelio įmonės arba paslaugų įrenginių operatoriaus priimtus sprendimus dėl:

a) preliminarių ir galutinių tinklo nuostatų redakcijų;

b) tinklo nuostatuose nustatytų kriterijų;

c) pajėgumų paskirstymo ir jo rezultatų;

d) apmokestinimo sistemos;

e) infrastruktūros mokesčių, kuriuos jis turi arba gali turėti sumokėti, dydžio ar struktūros;

f) prieigos priemonių pagal 10–13 straipsnius;

g) prieigos prie paslaugų pagal 13 straipsnį ir apmokestinimo už jas.

2. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos valdžios institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija taip pat įgaliota stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose ir, visų pirma, ji savo iniciatyva patikrina 1 dalies a–g punktuose nurodytus aspektus, kad užkirstų kelią pareiškėjų diskriminacijai. Visų pirma, ji tikrina, ar tinklo nuostatuose nėra diskriminacinių sąlygų ir ar infrastruktūros valdytojui nesuteikta tokia veiksmų laisvė, kurią turėdamas jis galėtų diskriminuoti pareiškėjus.“

19 Minėtos direktyvos 57 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa išdėstyta taip:

„Reguliavimo institucijos keičiasi informacija apie savo darbą bei sprendimų priėmimo principus ir praktiką, ypač keičiasi informacija apie procedūrų metu sprendžiamus svarbiausius klausimus ir į nacionalinę teisę perkeltų geležinkelių Sąjungos teisės aktų aiškinimo problemas. Jos kitaip bendradarbiauja siekdamos visoje Sąjungoje suderinti sprendimų priėmimą. Šiuo tikslu jos dalyvauja ir dirba kartu tinkle, kurio nariai reguliariai renkasi į posėdžius. Komisija yra tinklo narė, koordinuoja ir remia tinklo veiklą ir prireikus teikia rekomendacijas tinklui. Ji užtikrina aktyvų atitinkamų reguliavimo institucijų bendradarbiavimą.“

20 Tos pačios direktyvos 65 straipsnyje numatyta:

„Direktyv[a] [91/440], [1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyva] 95/18/EB [dėl geležinkelio įmonių licencijavimo] (OL L 143, 1995, p. 70; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 2 t., p. 258)] ir [Direktyva 2001/14] su pakeitimais, padarytais direktyvomis, nurodytomis IX priedo A dalyje, panaikinamos nuo 2015 m. birželio 17 d., nedarant poveikio valstybių narių pareigoms, susijusioms su direktyvų perkėlimo į nacionalinę teisę terminais, nustatytais IX priedo B dalyje.

Nuorodos į panaikintas direktyvas laikomos nuorodomis į šią direktyvą ir aiškinamos pagal X priede pateiktą atitikties lentelę.“

21 Direktyvos 2012/34 IV priede nustatyta:

„27 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose pateikiama ši informacija:

<…>

3. Skyrius, kuriame aprašomi infrastruktūros pajėgumų paskirstymo principai ir kriterijai. Čia nurodomos infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, bendrosios pajėgumų ypatybės <…>. Šiame skyriuje taip pat nurodomos su pajėgumų paskirstymu susijusios procedūros ir galutiniai terminai. Nurodomi konkretūs skirstant pajėgumus taikomi kriterijai, ypač:
   a) tvarka, pagal kurią pareiškėjai gali prašyti infrastruktūros valdytojo skirti jiems infrastruktūros pajėgumų;
   b) pareiškėjams taikomi reikalavimai;

      <…>

<…>“

Vokietijos teisė

AEG

22 1993 m. gruodžio 27 d. *Allgemeines Eisenbahngesetz* (Bendrasis geležinkelių įstatymas) (toliau – AEG) redakcijos, taikomos klostantis pagrindinės bylos aplinkybėms, 14 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Geležinkelių infrastruktūros įmonės užtikrina nediskriminacinį naudojimąsi jų valdomomis infrastruktūromis, taip pat nediskriminacinį jų siūlomų paslaugų, kokios nustatytos nutarime, priimtame remiantis 26 straipsnio 1 dalies 6 ir 7 punktais bei 4 dalies 1 punktu, teikimą. <…>“

23 AEG 14d straipsnyje nurodyta:

„Viešosios geležinkelių infrastruktūros įmonės reguliavimo įstaigai praneša apie:

<…>

6) pasiūlymą išdėstyti nauja redakcija ar iš dalies pakeisti tinklo nuostatus ir naudojimosi paslaugų įrenginiais sąlygas, įskaitant atitinkamus apmokestinimo principus ir tarifus.

<…>“

24 Šio įstatymo 14e straipsnyje numatyta:

„1. Reguliavimo įstaiga, gavusi pranešimą pagal 14d straipsnį, gali per:

<…>

4) keturias savaites pareikšti prieštaravimą dėl tinklo nuostatų išdėstymo nauja redakcija ar dalinio pakeitimo pagal 14d straipsnio pirmos pastraipos 6 punktą,

jei numatomais sprendimais pažeidžiamos geležinkelių srities teisės aktų nuostatos, susijusios su naudojimusi geležinkelių infrastruktūra.

<…>

3. Jei reguliavimo įstaiga pasinaudoja teise nepritarti,

<…>

2) tinklo nuostatai arba naudojimosi paslaugų įrenginiais sąlygos, įskaitant atitinkamus apmokestinimo principus ir tarifus, 1 dalies 4 punkte numatytu atveju neįsigalioja.

<…>“

EIBV

25 2005 m. birželio 3 d. *Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung* (Nutarimas dėl naudojimosi geležinkelių infrastruktūra) (*BGBl.* I, 2005, p. 1566; toliau – EIBV) 3 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Geležinkelių infrastruktūros įmonės be diskriminacijos leidžia naudotis jos valdomais paslaugų įrenginiais ir teikia susijusias paslaugas ir paslaugas, nurodytas 1 priedo 2 punkte, jeigu jos yra jų komercinės veiklos dalis. Geležinkelių valdytojai taip pat privalo suteikti galimybę naudotis jų valdomais geležinkeliais, tam tikruose ruožuose esančiomis perjungimo ir saugos sistemomis bei susijusiais kontaktinio tinklo įrenginiais, paskirstyti traukinio linijas pagal šį nutarimą ir teikti 1 priedo 1 punkte aprašytas paslaugas.“

26 Šio nutarimo 4 straipsnyje nustatyta:

„(1) Geležinkelių valdytojas nustato ir <…> paskelbia naudojimosi geležinkelio tinklu sąlygas (tinklo nuostatus), taikomas 1 priedo 1 punkte nurodytų paslaugų teikimui.

Teisę į prieigą turinčių subjektų prašymu geležinkelių valdytojas jų sąskaita jiems pateikia tinklo nuostatus.

(2) Tinklo nuostatuose pateikiama bent informacija, išdėstyta šių sąlygų 2 priede ir kitose nuostatose, taip pat nurodomos bendrosios traukinio linijų naudojimo sąlygos. Tarifų sąrašas nėra geležinkelių tinklo nuostatų dalis.

<…>“

27 Minėto nutarimo 6 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Teisę į prieigą turintys subjektai bet kada gali prašyti geležinkelių valdytojo suteikti traukinio linijas, išskyrus atvejus, kai šiame nutarime numatyta kitaip. <…>“

28 To paties nutarimo 1 priede numatyta:

„1. Į geležinkelių valdytojo privalomas paslaugas įeina:

a) prašymų skirti traukinio linijų nagrinėjimas;

<…>“

29 EIBV 2 priede nustatyta:

„4 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose pateikiama ši informacija:

<…>

3. Geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo principai ir kriterijai.

Turi būti pateikta informacija apie bendrąsias geležinkelių pajėgumų, kuriais gali naudotis teisę į prieigą turintys subjektai, charakteristikas, taip pat apie bet kuriuos naudojimo ribojimus, įskaitant priežiūrai numatomą pajėgumų poreikį. Taip pat turi būti pateikta informacija apie geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo procedūros eigą ir terminus, be kita ko:

a) apie teisę į prieigą turinčių subjektų prašymų skirti traukinio linijas teikimo geležinkelių valdytojui procedūrą;

<…>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

30 Patronuojamoji bendrovė *DB Netz*, kurios 100 % akcijų priklauso grupei *Deutsche Bahn AG*, yra viešoji geležinkelių infrastruktūros įmonė, valdanti didžiausią Vokietijos geležinkelių tinklą.

31 Pagal nacionalinę teisę, konkrečiai EIBV 4 straipsnio 1 ir 2 dalies ir 2 priedo 3 punkto trečio sakinio a punktą, kuriais įgyvendinamas Direktyvos 2012/34 27 straipsnis, *DB Netz*, kaip infrastruktūros valdytoja, privalo parengti ir paskelbti tinklo nuostatus, apimančius informaciją apie prašymų skirti geležinkelių infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūros eigą ir terminus, be kita ko, informaciją apie prašymų, kuriuos teisę į prieigą turintys subjektai teikia geležinkelių valdytojui dėl traukinio linijų paskirstymo, teikimo procedūrą.

32 *DB Netz* taip pat dalyvauja valdant Europos krovinių vežimo koridorius, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 913/2010 2 straipsnį; šeši iš šių koridorių yra susiję su *DB Netz* geležinkelių tinklu. Laikantis šio reglamento nuostatų *DB Netz* kartu su kitais infrastruktūros valdytojais, susijusiais su kiekvienu iš aptariamų krovinių vežimo koridorių, pavesta įsteigti administracinę valdybą, kuri dalyvauja valdant nagrinėjamus krovinių vežimo koridorius ir kuri dėl kiekvieno krovinių vežimo koridoriaus yra kompetentinga paskirti arba įsteigti „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą, koridoriaus naudotojams suteikiančią galimybę pateikti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų jų tarpvalstybiniams krovininiams traukiniams vienoje vietoje ir atliekant vieną veiksmą. Administracinė valdyba nustato procedūras, užtikrinančias pajėgumų paskirstymo tarp infrastruktūros valdytojų koordinavimą, taip pat parengia ir paskelbia dokumentą, vadinamąjį „Corridor Information Document“ (krovinių vežimo koridoriais informacinis dokumentas) (toliau – CID), kuriame pateikiama informacija apie atitinkamo krovinių vežimo koridoriaus naudojimo sąlygas. Praktiškai visuose krovinių vežimo koridoriuose, kuriuose dalyvauja *DB Netz*, prašymų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūra vykdoma naudojant elektroninę užsakymų sistemą, vadinamąją „Path Coordination System“ (geležinkelio linijų koordinavimo sistema) (toliau – PCS užsakymų sistema).

33 2015 m. krovinių vežimo koridorių administracinės valdybos, dalyvaujant *DB Netz*, nusprendė, kad prašymai skirti infrastruktūros pajėgumų dėl iš anksto nustatytų tarptautinių traukinio linijų per su kiekvienu krovinių vežimo koridoriumi susijusią „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą gali būti teikiami tik naudojantis PCS užsakymų sistema. Šios taisyklės buvo paskelbtos CID 4 knygoje.

34 2015 m. rugpjūčio 31 d. *DB Netz* pranešė Federalinei tinklų agentūrai, kuri yra kompetentinga nacionalinė reguliavimo įstaiga, kaip ji suprantama pagal Direktyvos 2012/34 55 straipsnį, apie ketinimą pakeisti savo 2016 m. tinklo nuostatus. Šis pakeitimas, be kita ko, buvo susijęs su prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų dėl iš anksto nustatytų traukinio linijų krovinių vežimo koridoriais pagal Reglamentą Nr. 913/2010 teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią kompetentingą įstaigą procedūra. Siekiant pateikti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų, siūlytu pakeitimu buvo siekiama tik leisti naudotis PCS užsakymų sistema, panaikinant galimybę šios sistemos techninių gedimų atveju naudoti prašymo formą. Tas pakeitimas buvo grindžiamas, be kita ko, tuo, kad krovinių vežimo koridorių administracinių valdybų priimtose ir paskelbtose prašymų pateikimo taisyklėse nebuvo numatyta naudoti tokią formą.

35 2015 m. rugsėjo 22 d. sprendimu Federalinė tinklų agentūra, remdamasi AEG 14e straipsnio 1 dalimi, nepritarė *DB Netz* pateiktam planuojamam 2016 m. tinklo nuostatų pakeitimui ir 2016 m. kovo 8 d. sprendimu atmetė šios valdytojos pateiktą prieštaravimą. Savo sprendimą atmesti ji motyvavo tuo, kad siūlomas pakeitimas, kuriuo siekiama panaikinti galimybę naudoti alternatyvią išeitį PCS užsakymų sistemos techninių gedimų atveju, prieštarauja *DB Netz* pareigai, kylančiai iš kartu taikomų AEG 14 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio ir EIBV 3 straipsnio 1 dalies ir 1 priedo 1 punkto, užtikrinti nediskriminacinį jos valdomos geležinkelių infrastruktūros naudojimą ir jos siūlomų privalomų paslaugų teikimą, įskaitant prašymų skirti traukinio linijas nagrinėjimą.

36 2016 m. kovo 15 d. *DB Netz* pateikė skundą *Verwaltungsgericht Köln* (Kelno administracinis teismas, Vokietija), siekdama, kad būtų panaikintas Federalinės tinklų agentūros sprendimas dėl atmetimo. 2018 m. balandžio 20 d. sprendimu tas teismas atmetė šį skundą, atsižvelgdamas iš esmės į šios agentūros argumentus.

37 Dėl minėto sprendimo *DB Netz* pateikė apeliacinį skundą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, kuris siekia išsiaiškinti, ar Federalinė tinklų agentūra pagrįstai prieštaravo *DB Netz* pasiūlytam 2016 m. tinklo nuostatų pakeitimui.

38 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad Federalinė tinklų agentūra turėjo pakankamai priežasčių manyti, jog prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo per Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūra, numatyta 2016 m. tinklo nuostatų 4.2.5.1 punkte, nesant alternatyvios išeities PCS užsakymų sistemos techninio gedimo atveju, gali lemti diskriminaciją.

39 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, pirma, ar pagal EIBV 4 straipsnio 1 ir 2 dalis, siejamas su jo 2 priedo 3 punkto trečio sakinio a punktu, šią procedūrą *DB Netz* gali reglamentuoti savo tinklo nuostatuose, taigi pateikti ją išsamiai Federalinės tinklų agentūros kontrolei, o gal šioje srityje išimtinę kompetenciją turi atitinkama krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba. Kadangi EIBV 4 straipsnio 1 ir 2 dalimis, siejamomis su jo 2 priedo 3 punkto trečio sakinio a papunkčiu, siekiama įgyvendinti Direktyvos 2012/34 27 straipsnio 1 ir 2 dalių, siejamų su jos IV priedo 3 punkto a papunkčiu, nuostatas, lemiamos reikšmės turi tai, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamų prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų pateikimo procedūrai taikomos nurodytos šios direktyvos nuostatos.

40 Antra, jeigu šią procedūrą *DB Netz* iš tikrųjų taip pat turėtų reglamentuoti savo tinklo nuostatuose, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar nacionalinė reguliavimo įstaiga, tikrindama tokius nuostatus, kaip jie suprantami pagal Direktyvos 2012/34 27 straipsnį, turi laikytis Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio nuostatų, numatančių nacionalinių reguliavimo įstaigų

bendradarbiavimą, ir, jei taip, ar dėl šios bendradarbiavimo pareigos draudžiama imtis vienašališkų veiksmų arba reikalaujama, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga bent jau siektų suderintos strategijos. Jeigu šis 20 straipsnis netaikytinas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar panaši bendradarbiavimo pareiga kyla iš Direktyvos 2012/34, visų pirma iš jos 57 straipsnio, nuostatų. Šiuo klausimu minėtas teismas mano, kad, nesant koordinavimo šioje srityje, nacionalinėms reguliavimo įstaigoms dėl prieštaringų reikalavimų galėtų būti sunkiau ar net neįmanoma įgyvendinti Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalyje numatyto tikslo, t. y. galimybės pateikti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų vienoje vietoje ir atliekant vieną veiksmą.

41 Trečia, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad tuo atveju, jei krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba turi teisę pati nustatyti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūrą, abejotina, ar Federalinė tinklų agentūra gali 2016 m. *DB Netz* tinklo nuostatus tikrinti išsamiau nei tik jų turinio atitiktį šios administracinės valdybos nustatytoms taisyklėms.

42 Ketvirta, tuo atveju, jei nacionalinės reguliavimo įstaigos yra kompetentingos atlikti tokį tikrinimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, kad būtina išaiškinti, kokią reikšmę turi infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistema, kurią pagal Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalį nustato krovinių vežimo koridoriaus vykdomoji valdyba. Jam kyla klausimas, pirma, dėl to, kaip atitinkamos krovinių vežimo koridorių vykdomosios valdybos šiuo atveju savo paskirstymo sistemos 8 straipsnio 2 dalyje numatė, kad atitinkamo krovinių vežimo koridoriaus pajėgumai turi būti skelbiami ir paskirstomi naudojantis tarptautine prašymų teikimo sistema, t. y. PCS užsakymų sistema, kuri turi būti suderinta su kitais krovinių vežimo koridoriais, ir, antra, dėl vienašališkų Federalinės tinklo agentūros veiksmų, kuriais ji, nederindama su atitinkamų valstybių narių, išskyrus Vokietijos Federacinę Respubliką, reguliavimo įstaigomis, nustatė *DB Netz* reikalavimus, susijusius su prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo sistemos struktūra. Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla abejonių dėl infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemos teisinio pobūdžio ir privalomojo poveikio, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalį, ir kyla klausimas, ar šią sistemą gali aiškinti nacionaliniai teismai ar Teisingumo Teismas.

43 Šiomis aplinkybėmis *Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen* (Šiaurės Reino-Vestfalijos federalinės žemės aukštesnysis administracinis teismas, Vokietija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamentas <…> Nr. 913/2010, pirmiausia atsižvelgiant į šio reglamento 13 straipsnio 1 dalyje, 14 straipsnio 9 dalyje ir 18 straipsnio c punkte krovinių vežimo koridoriaus administracinei valdybai priskirtas užduotis, turi būti aiškinamas taip, kad krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba turi teisę pati nustatyti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūrą per [minėto] reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą ir tokiu atveju (kaip šiomis aplinkybėmis) nurodyti naudoti tik elektroninę užsakymų priemonę, o gal šiai procedūrai taikomos [Direktyvos 2012/34] 27 straipsnio 1 ir 2 dalių, siejamų su [jos] IV priedo 3 punkto a papunkčiu, bendrosios nuostatos, pagal kurias šią procedūrą savo atitinkamuose tinklo nuostatuose gali reglamentuoti tik krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus sistemoje dalyvaujantys infrastruktūros valdytojai?

2. Jei į pirmąjį klausimą bus atsakyta taip, kad [tame klausime] minėta procedūra reglamentuojama tik krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus sistemoje dalyvaujančių infrastruktūros valdytojų tinklo nuostatuose, ar nacionalinė reguliavimo įstaiga tikrina tinklo nuostatus pagal Reglamento <…> Nr. 913/2010 20 straipsnį, ar tik pagal Direktyvos [2012/34] nuostatas ir pagal jai įgyvendinti priimtus nacionalinės teisės aktus?
   a) Jei tikrinama pagal Reglamento <…> Nr. 913/2010 20 straipsnį, ar su šio straipsnio nuostatomis suderinama, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga reiškia pretenzijas dėl tinklo nuostatų taisyklių, kaip antai minėtų [pirmajame klausime], nesiimdama priemonių kartu ir iš esmės vienodai su

<…> [kitų nei nagrinėjamų] krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių [narių] reguliavimo įstaigomis arba bent iš anksto nepasikonsultavusi su jomis dėl bendros strategijos taikymo?

b) Jeigu tikrinama pagal Direktyvos [2012/34] nuostatas ir pagal jai įgyvendinti priimtus nacionalinės teisės aktus, ar su jos nuostatomis, ypač su šios direktyvos 57 straipsnio 1 dalies [pirmos pastraipos] antrame sakinyje numatyta bendrąja koordinavimo pareiga, suderinama, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga reiškia pretenzijas dėl tokių tinklo nuostatų taisyklių, nesiimdama priemonių kartu ir iš esmės vienodai su <…> [kitų nei nagrinėjamų] krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių [narių] reguliavimo įstaigomis arba bent iš anksto nepasikonsultavusi su jomis dėl bendros strategijos taikymo?

3. Jei į pirmąjį klausimą bus atsakyta taip, kad krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba pati turi teisę nustatyti [tame klausime] minėtą procedūrą, ar nacionalinė reguliavimo įstaiga pagal Reglamento <…> Nr. 913/2010 20 straipsnį arba pagal Direktyvos [2012/34] nuostatas ir pagal jai įgyvendinti priimtus nacionalinės teisės aktus turi įgaliojimus tikrinti infrastruktūros valdytojo tinklo nuostatus išsamiau negu tik jų turinio atitiktį administracinės valdybos nustatytai procedūrai ir prireikus reikšti pretenzijas, jei infrastruktūros valdytojo tinklo nuostatuose yra šią procedūrą reglamentuojančios taisyklės? Jei atsakymas į šį klausimą būtų teigiamas, kaip galima atsakyti į [antrojo klausimo] pateiktus klausimus dėl šių reguliavimo įstaigos įgaliojimų?

4. Jeigu nacionalinėms reguliavimo įstaigoms, remiantis ankstesniais klausimais, yra suteikti įgaliojimai tikrinti [pirmajame klausime] minėtą procedūrą, ar Reglamento <…> Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalis aiškintina taip, kad pagal šią nuostatą vykdomosios valdybos nustatyta infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistema laikytina nacionalines reguliavimo įstaigas ir nacionalinius teismus saistančia Sąjungos teise, kuri turi taikymo viršenybę nacionalinės teisės atžvilgiu ir ją aiškina <…> Teismas, kaip galutinė teisės aiškinimo institucija?

5. Jei atsakymas į ketvirtąjį klausimą bus teigiamas, ar pagal Reglamento <…> Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalį visų krovinių vežimo koridorių vykdomųjų valdybų pagal atitinkamos infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemos 8 straipsnio 2 dalį priimta nuostata, pagal kurią koridoriaus pajėgumai turi būti skelbiami ir paskirstomi naudojantis tarptautine prašymų teikimo sistema, kuri turi būti kiek įmanoma suderinta su kitais krovinių vežimo koridoriais, draudžia nacionalinės reguliavimo įstaigos sprendimą, kuriuo krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuje dalyvaujančiam infrastruktūros valdytojui nustatomi reikalavimai jo tinklo nuostatams dėl šios prašymų teikimo sistemos struktūros, tačiau tie reikalavimai nėra suderinti su [kitų nei nagrinėjamų] krovinių vežimo koridoriuose dalyvaujančių valstybių [narių] nacionalinėmis reguliavimo įstaigomis?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

44 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalis, 14 straipsnio 9 dalis ir 18 straipsnio c punktas, taip pat Direktyvos 2012/34 27 straipsnio 1 ir 2 dalys, siejamos su šios direktyvos IV priedo 3 punkto a papunkčiu, turi būti aiškinami taip, kad institucija, kompetentinga priimti taisykles, taikytinas prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo, įskaitant išimtinį naudojimąsi tam tikra elektronine užsakymo sistema, per šio reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūrai, yra pagal minėto reglamento 8 straipsnio 2 dalį įsteigta administracinė valdyba arba minėtos direktyvos 3 straipsnio 2 punkte apibrėžtas infrastruktūros valdytojas.

45 Kadangi šis klausimas susijęs su Reglamento Nr. 913/2010 ir Direktyvos 2012/34 nuostatų aiškinimu, pirmiausia reikia pažymėti, jog iš šio reglamento 7 konstatuojamosios dalies matyti, kad, jei nenumatyta kitaip, šis reglamentas neturėtų daryti įtakos infrastruktūros valdytojų teisėms ir pareigoms, nustatytoms Direktyvoje 91/440 ir Direktyvoje 2001/14. Kadangi šios dvi direktyvos buvo panaikintos Direktyva 2012/34, o pagal jos 65 straipsnį nuorodos į panaikintas direktyvas laikomos nuorodomis į Direktyvą 2012/34, Reglamento Nr. 913/2010 nuostatos turi būti aiškinamos atsižvelgiant į pastarąją direktyvą, nebent tose nuostatose numatyta kitaip.

46 Taigi siekiant atsakyti į pirmąjį klausimą reikia išsiaiškinti, koks vaidmuo pagal Reglamentą Nr. 913/2010 suteikiamas krovinių vežimo koridorių administracinei valdybai, atsižvelgiant į Direktyvos 2012/34 nuostatas, susijusias su infrastruktūros valdytojams priskirtomis užduotimis.

47 Šiuo klausimu iš suformuotos Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (šiuo klausimu žr. 2021 m. sausio 27 d. Sprendimo *De Ruiter*, C-361/19, EU:C:2021:71, 39 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

48 Kiek tai susiję su reikšmingų Reglamento Nr. 913/2010 ir Direktyvos 2012/34 nuostatų formuluotėmis, iš šio reglamento 8 straipsnio 2 dalies matyti, kad kiekvienam krovinių vežimo koridoriui atitinkami infrastruktūros valdytojai sudaro iš šių valdytojų atstovų sudarytą administracinę valdybą, kuri atsako už priemonių, kaip tai aiškiai numatyta, be kita ko, minėto reglamento 8 straipsnio 9 dalyje, 12 straipsnyje, 13 straipsnio 1 dalyje, 14 straipsnio 2, 6 ir 9 dalyse, 16 straipsnio 1 dalyje ir 18 straipsnyje, įgyvendinimą.

49 Taigi visų pirma pagal Reglamento Nr. 913/2010 8 straipsnio 9 dalį ir 12 straipsnį administracinė valdyba, viena vertus, vadovaudamasi nacionaliniais ir europiniais sąveikių sistemų plėtojimo planais, koordinuoja, kaip taikomos sąveikios taikomosios informacinių technologijų programos arba alternatyvūs sprendimai, kuriais gali būti galima naudotis ateityje, siekiant tvarkyti tarptautinių traukinių linijų paraiškas ir valdyti tarptautinių traukinių judėjimą, ir, kita vertus, suderina ir užtikrina, kad būtų paskelbtas visų su infrastruktūra ir jos įranga susijusių darbų, kuriuos vykdant bus apriboti turimi krovinių vežimo koridoriaus pajėgumai, tvarkaraštis.

50 Be to, pagal Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalį administracinė valdyba krovinių vežimo koridoriui paskiria arba įsteigia „vieno langelio“ principu veikiančią bendrą įstaigą, kuri suteikia pareiškėjams galimybę vienoje vietoje iš karto prašyti infrastruktūros pajėgumų krovininiams traukiniams, kertantiems bent vieną valstybinę sieną krovinių vežimo koridoriuje, ir atsako į minėtąsias paraiškas. Šiuo klausimu pažymėtina, kad pagal šio reglamento 14 straipsnio 2, 6 ir 9 dalis ir 16 straipsnio 1 dalį administracinė valdyba įvertina pajėgumų, kurie turėtų būti skirti krovinių vežimo koridoriumi važiuojantiems krovininiams traukiniams, poreikį, skatina prioriteto taisyklių, susijusių su pajėgumų paskirstymu krovinių vežimo koridoriuje, koordinavimą, nustato tvarką, skirtą užtikrinti optimaliam pajėgumų paskirstymo tarp infrastruktūros valdytojų pagal minėto 13 straipsnio 1 dalyje nurodytus prašymus ir atitinkamų infrastruktūros valdytojų gautus prašymus koordinavimui, taip pat nustato eismui valdyti taikomą koordinavimo tvarką krovinių vežimo koridoriuose.

51 Galiausiai iš Reglamento Nr. 913/2010 18 straipsnio matyti, kad administracinė valdyba parengia, periodiškai atnaujina ir paskelbia dokumentą, kuriame iš esmės pateikiama informacija apie krovinių vežimo koridoriaus naudojimo sąlygas, įskaitant, kaip matyti iš šio straipsnio a ir c punktų, visą informaciją, esančią nacionalinių tinklų, susijusių su krovinių vežimo koridoriumi, nuostatuose, parengtuose pagal Direktyvos 2012/34 27 straipsnyje nustatytą tvarką, ir informaciją, susijusią su šio reglamento 13–17 straipsniuose nurodytomis procedūromis.

52 Taigi iš šio sprendimo 48–51 punktuose nurodytų Reglamento Nr. 913/2010 nuostatų matyti, pirma, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo aiškiai nurodyti priemones, kurių turi imtis administracinė valdyba, ir, antra, kad ši valdyba iš esmės atlieka koordinavimo funkciją, susijusią būtent su infrastruktūros pajėgumais, su šiuo klausimu turima informacija ir tam tikrais prašymų skirti tokius pajėgumus aspektais.

53 Vis dėlto šiose nuostatose nėra nurodyta, kad minėtas administracinės valdybos vaidmuo galėtų būti išplėstas tiek, kad leistų jai nustatyti prašymų užsakyti infrastruktūros pajėgumus teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūrą.

54 Antra, dėl pagal Direktyvą 2012/34 infrastruktūros valdytojams priskirtų užduočių pažymėtina, kad, viena vertus, iš šios direktyvos 27 straipsnio 1 dalies matyti, kad kiekvienas infrastruktūros valdytojas turi parengti ir paskelbti nacionalinio tinklo nuostatus, ir, kita vertus, šio straipsnio 2 dalyje, siejamoje su minėtos direktyvos IV priedo 3 punkto a papunkčiu, nurodyta, kad tokiame dokumente pateikiama tvarka, pagal kurią pareiškėjai gali prašyti infrastruktūros valdytojo skirti jiems infrastruktūros pajėgumų.

55 Taigi iš šių Direktyvos 2012/34 nuostatų teksto matyti, kad taisyklių, taikytinų prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų – kaip antai per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą teikiamų prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų krovininiams traukiniams, kertantiems bent vieną valstybinę sieną krovinių vežimo koridoriuje, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalį – teikimo procedūrai, priėmimas priklauso infrastruktūros valdytojo kompetencijai.

56 Reikšmingų Reglamento Nr. 913/2010 ir Direktyvos 2012/34 nuostatų konteksto nagrinėjimas patvirtina išvadas, pateiktas šio sprendimo 52 ir 55 punktuose.

57 Pirma, kaip nurodyta minėto reglamento 26 konstatuojamojoje dalyje, reikalavimu, kad administracinė valdyba parengtų, periodiškai atnaujintų ir paskelbtų to paties reglamento 18 straipsnyje nurodytą dokumentą, siekiama palengvinti galimybę susipažinti su informacija, kuri, be kita ko, nurodyta nacionalinių tinklų nuostatuose ir kuri susijusi su visos pagrindinės krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros naudojimu, ir užtikrinti nediskriminacines sąlygas naudotis šiuo koridoriumi.

58 Tai rodo, kad, kaip išvados 71 punkte iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, šis dokumentas yra informacinio pobūdžio.

59 Antra, Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad pagal šios direktyvos 55 straipsnio 1 dalį įsteigtai reguliavimo įstaigai, kuri yra savarankiška ir nepriklausoma institucija, suteikiama teisė, be kita ko, tikrinti, ar minėtos direktyvos 3 straipsnio 26 punkte apibrėžtuose tinklo nuostatuose nėra diskriminacinių sąlygų ir ar infrastruktūros valdytojui nesuteikta tokios veiksmų laisvės, kurią turėdamas jis galėtų diskriminuoti pareiškėjus. Taigi iš tokios nediskriminavimo principo laikymosi tinklo nuostatuose kontrolės matyti, kad būtent infrastruktūros valdytojas, kuris turi parengti ir paskelbti šiuos nuostatus, o ne administracinė valdyba, privalo nustatyti pareiškėjų teikiamų prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų pateikimo procedūrą.

60 Šiuo klausimu svarbu priminti, kad, analizuodamas Direktyvos 2012/34 27 straipsnio 1 ir 2 dalis ir IV priedą, Teisingumo Teismas nusprendė, jog pagal šią direktyvą geležinkelio įmonė bet kokį prašymą skirti infrastruktūros pajėgumų turi pateikti infrastruktūros valdytojui, vadovaudamasi šio valdytojo parengtais tinklo nuostatais, ir šis prašymas turi atitikti tuose nuostatuose nurodytus principus ir kriterijus (šiuo klausimu žr. 2019 m. vasario 28 d. Sprendimo *SJ*, C-388/17, EU:C:2019:161, 38 punktą).

61 Kiek tai susiję su Reglamentu Nr. 913/2010, siejamu su Direktyva 2012/34, siekiamu tikslu, iš šio reglamento 1 straipsnio 1 dalies matyti, kad šiame reglamente nustatytos tarptautinių geležinkelio koridorių, skirtų kroviniams konkurencingai gabenti, sukūrimo ir organizavimo taisyklės, siekiant kurti konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklą, taip pat krovinių vežimo koridorių atrankos, organizavimo ir valdymo taisyklės.

62 Šiuo klausimu pažymėtina, kad, kaip nurodyta Reglamento Nr. 913/2010 4 konstatuojamojoje dalyje, siekiant optimizuoti tinklo naudojimą ir užtikrinti jo patikimumą, tikslinga nustatyti papildomas infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo paskirstant tarptautines traukinių linijas krovininiams traukiniams stiprinimo procedūras.

63 Nors ir tiesa, kad toks krovinių vežimo koridoriaus sistemoje dalyvaujančių infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimas gali būti užtikrintas tik administracinėje valdyboje, kuriai visų pirma pavesta nustatyti taisykles, kuriomis siekiama įsteigti „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą kiekvienam krovinių vežimo koridoriui, tai nereiškia, kad tokia administracinė valdyba yra kompetentinga konkrečiai nustatyti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūrą. Iš tiesų tokia kompetencija galėtų pakenkti Direktyvoje 2012/34 numatytoms infrastruktūros valdytojų užduotims, o tai prieštarautų Reglamento Nr. 913/2010 7 konstatuojamojoje dalyje išreikštai Sąjungos teisės aktų leidėjo valiai paisyti, jeigu nenumatyta kitaip, pagal šią direktyvą infrastruktūros valdytojams suteiktų teisių ir pareigų.

64 Šiuo klausimu *DB Netz* argumentas, kad šiam bendradarbiavimo tikslui galėtų būti pakenkta, jei infrastruktūros valdytojai būtų kompetentingi savo tinklo nuostatuose reglamentuoti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūrą, turi būti atmestas, nes dėl tokios kompetencijos kiltų pavojus, kad įvairiuose nacionalinių tinklų nuostatuose bus nustatytos vienos kitoms prieštaraujančios taisyklės.

65 Kaip generalinis advokatas nurodė išvados 69 punkte, tinklo nuostatuose numatyta procedūra, apimanti, be kita ko, prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūrą, kaip matyti iš Direktyvos 2012/34 40 straipsnio 1 dalies nuostatų, tiksliai atspindi infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą. Be to, šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, siekiant užtikrinti infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo tikslą, šio sprendimo 48–51 punktuose išnagrinėtas Reglamento Nr. 913/2010 nuostatas dėl administracinei valdybai tenkančio vaidmens reikia aiškinti taip, kad administracinė valdyba turi užtikrinti, kad nacionalinių tinklų nuostatuose nebūtų viena kitai prieštaraujančių taisyklių.

66 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalis, 14 straipsnio 9 dalis ir 18 straipsnio c punktas, taip pat Direktyvos 2012/34 27 straipsnio 1 ir 2 dalys, siejamos su šios direktyvos IV priedo 3 punkto a papunkčiu, turi būti aiškinami taip, kad institucija, kompetentinga priimti taisykles, taikytinas prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo, įskaitant išimtinį naudojimąsi tam tikra elektronine užsakymo sistema, per šio reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūrai, yra minėtos direktyvos 3 straipsnio 2 punkte apibrėžta (-as) infrastruktūros valdytoja (-as).

Dėl antrojo klausimo

67 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar tai, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga tikrina tinklo nuostatuose numatytas taisykles, susijusias su prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūra, reglamentuojama pagal Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio nuostatas arba pagal Direktyvos 2012/34 nuostatas, konkrečiai šios direktyvos 57 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą, ir ar šios nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad valstybės narės reguliavimo įstaiga gali reikšti pretenzijas

dėl šių taisyklių, nebendradarbiaudama su kitų krovinių vežimo koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių narių reguliavimo įstaigomis arba bent iš anksto nepasikonsultavusi su jomis dėl bendros strategijos taikymo.

68 Iš Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio 1 ir 3 dalių teksto iš esmės matyti, kad reguliavimo įstaigos bendradarbiauja ir konsultuojasi vykdydamos konkurencijos krovinių vežimo koridoriuje stebėseną, siekdamos visų pirma užtikrinti nediskriminacines galimybes naudotis šiuo koridoriumi.

69 Be to, Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 2 dalyje numatyta, jog reguliavimo įstaiga savo iniciatyva užtikrina tinklo nuostatų kontrolę, „kad užkirstų kelią pareiškėjų diskriminacijai“, ir nurodyta, jog ši institucija „visų pirma <…> tikrina, ar tinklo nuostatuose nėra diskriminacinių sąlygų“. Šiuo klausimu, kaip ir visų joms suteiktų įgaliojimų, apimančių teisę priimti sprendimus, atveju, iš šios direktyvos 57 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos matyti, kad reguliavimo įstaigos bendradarbiauja, siekdamos visoje Sąjungoje koordinuoti sprendimų priėmimą.

70 Vadinasi, tinklo nuostatų tikrinimas, kurį atlieka reguliavimo įstaiga, siekdama užkirsti kelią diskriminaciniam požiūriui, viena vertus, gali patekti tiek į Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio, tiek į Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 2 dalies taikymo sritį. Kita vertus, tiek Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnyje, tiek Direktyvos 2012/34 57 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje reikalaujama, kad tokiu atveju reguliavimo įstaigos bendradarbiautų. Vis dėlto tokiu atveju, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kai tikrinamos visų pirma taisyklės, susijusios su prašymų skirti krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūra, reguliavimo įstaigos turi laikytis Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnyje konkrečiai numatytų bendradarbiavimo pareigų.

71 Dėl klausimo, ar ir kokiu pagrindu ir sąlygomis pagal šį 20 straipsnį reikalaujama, kad valstybės narės reguliavimo įstaiga viena arba bendradarbiaudama su kitų krovinių vežimo koridoriuje dalyvaujančių valstybių narių reguliavimo įstaigomis patikrintų infrastruktūros valdytojo tinklo nuostatus, pirma, iš minėto 20 straipsnio 1 dalies pirmo sakinio matyti, kad reguliavimo įstaigos turi bendradarbiauti, kai vykdo konkurencijos krovinių vežimo geležinkeliais koridoriuje stebėseną. Be to, pagal to paties 20 straipsnio 3 dalį pareiškėjui pateikus skundą reguliavimo įstaigai dėl krovinių vežimo geležinkeliais tarptautinių paslaugų arba tokiai įstaigai atliekant tyrimą savo iniciatyva, ši reguliavimo įstaiga konsultuojasi su visų valstybių narių, per kurias eina atitinkama tarptautinė krovinių vežimo traukinio linija, reguliavimo įstaigomis ir prieš priimdama sprendimą prašo pateikti visą būtiną informaciją.

72 Galiausiai Reglamento Nr. 913/2010 25 konstatuojamoji dalyje, kurioje pakartojama šio reglamento 20 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje numatyta nuostata, nurodyta, kad, siekiant nediskriminacinėmis sąlygomis naudotis tarptautinėmis geležinkelio paslaugomis, būtina užtikrinti, kad reguliavimo įstaigos veiksmingai koordinuotų skirtingus krovinių vežimo koridoriaus tinklus.

73 Taigi iš Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio, siejamo su šio reglamento 25 konstatuojamąja dalimi, matyti valstybių narių reguliavimo įstaigų pareiga bendradarbiauti, kurią vykdydamos jos turi susitarti dėl bendros strategijos taikymo, kai pagal savo reguliavimo įgaliojimus priima sprendimą, kuriuo siekiama užtikrinti nediskriminacines sąlygas naudotis krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais.

74 Antra, reikia pabrėžti, kad ši bendradarbiavimo pareiga taip pat padeda užtikrinti šiuo reglamentu siekiamą tikslą stiprinti infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimą, visų pirma kuriant administracines valdybas, atsakingas už „vieno langelio“ principu veikiančios įstaigos paskyrimą ar įsteigimą. Iš tiesų, jei reguliavimo įstaigos, kurios visų pirma privalo užtikrinti nediskriminacines sąlygas naudotis krovinių vežimo koridoriais, nebendradarbiautų, kiltų rizika, kad bus nustatytos skirtingos ir galimai vienos kitai prieštaraujančios atrankos ir organizavimo taisyklės, susijusios su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis ir skirtos tam pačiam krovinių vežimo koridoriui, o tai galėtų pakenkti pagal „vieno langelio“ principą nustatytai koordinavimo sistemai.

75 Taigi šiuo atveju Federalinė tinklų agentūra negalėjo priimti tokio sprendimo, koks nagrinėjamas pagrindinėje byloje, nesilaikydama bendradarbiavimo pareigų, kylančių iš Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio, visų pirma iš anksto nepasikonsultavusi su kitomis atitinkamomis reguliavimo įstaigomis.

76 Vis dėlto, kaip išvados 85 punkte iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, iš jokios Reglamento Nr. 913/2010 nuostatos nematyti, jog reguliavimo įstaigų pareiga bendradarbiauti reiškia, kad valstybės narės reguliavimo įstaiga, prieš priimdama sprendimą, privalo gauti kitų susijusių valstybių narių reguliavimo įstaigų pritarimą arba kad ji yra saistoma šių kitų reguliavimo įstaigų priimtų sprendimų.

77 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad į antrąjį klausimą reikia atsakyti: tai, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga tikrina tinklo nuostatuose numatytas taisykles, susijusias su prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūra, reglamentuojama pagal Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio nuostatas, ir šios nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad valstybės narės reguliavimo įstaiga negali reikšti pretenzijų dėl šių taisyklių, nesilaikydama šiame 20 straipsnyje įtvirtintos bendradarbiavimo pareigos, visų pirma nepasikonsultavusi su kitų krovinių vežimo koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių narių reguliavimo įstaigomis, siekiant kiek įmanoma susitarti dėl bendros strategijos taikymo.

Dėl trečiojo klausimo

78 Atsižvelgiant į atsakymą, pateiktą į pirmąjį klausimą, nereikia nagrinėti trečiojo klausimo.

Dėl ketvirtojo klausimo

79 Ketvirtuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad vykdomosios valdybos vadovaujantis šia teisės norma nustatyta infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistema laikytina Sąjungos teisės aktu.

80 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui visų pirma kyla klausimas, ar pagal šią sistemą draudžiama, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga priimtų sprendimą, kuriuo nustatoma prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą sistema, dėl kurios nebuvo tartasi su kitomis nacionalinėmis reguliavimo įstaigomis, susijusiomis su krovinių vežimo koridoriumi.

81 Reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 913/2010 8 straipsnio 1 dalį atitinkamos valstybės narės, t. y. tos valstybės narės, kurių teritoriją kerta krovinių vežimo koridorius, kiekvienam krovinių vežimo koridoriui sudaro vykdomąją valdybą, kuri atsako už krovinių vežimo koridoriaus bendrųjų tikslų nustatymą, priežiūrą ir, be kita ko, šio reglamento 14 straipsnio 1 dalyje aiškiai numatytų priemonių taikymą. Vykdomąją valdybą sudaro atitinkamų valstybių narių institucijų atstovai, o pagal minėto 8 straipsnio 4 dalį sprendimus ji priima bendru šių atstovų sutarimu.

82 Be to, iš minėto 14 straipsnio 1 dalies teksto matyti, kad vykdomoji valdyba nustato infrastruktūros pajėgumų atitinkamame krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemą, kaip numatyta Direktyvos 2001/14 14 straipsnio 1 dalyje, kuri, atsižvelgiant į tai, kas nurodyta šio sprendimo 45 punkte, atitinka Direktyvos 2012/34 39 straipsnio 1 dalį.

83 Pagal pastarąją nuostatą valstybės narės turi galimybę nustatyti infrastruktūros pajėgumų paskirstymo sistemą, laikydamosi šios direktyvos 4 straipsnyje nustatytos valdymo nepriklausomumo sąlygos.

84 Taigi iš šių nuostatų matyti, kad, nors remiantis Reglamento Nr. 913/2010 8 straipsnio 1 dalimi pagal Sąjungos teisę reikalaujama sudaryti vykdomąją valdybą, ją sudaro valstybės narės, todėl ji nelaikytina Sąjungos institucija, įstaiga ar tarnyba.

85 Tai, kad infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemą, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalį, patvirtina vykdomoji valdyba, reiškia tik tai, kad ta sistema patvirtinama bendrais infrastruktūros valdytojų, taigi, ir atitinkamų valstybių narių, veiksmais, kuriais siekiama įgyvendinti Sąjungos teisę, kaip numatyta Reglamente Nr. 913/2010 ir Direktyvoje 2012/34.

86 Taigi tokia sistema nelaikytina Sąjungos teisės aktu, todėl neturi šiam būdingų požymių.

87 Darytina išvada, kad nagrinėjamu atveju, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 96 punkte, vykdomosios valdybos nustatyta infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistema, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalį, nedraudžia atitinkamos nacionalinės reguliavimo įstaigos įsikišimo tokiu atveju, kaip aptariamas pagrindinėje byloje, siekiant išspręsti galimą diskriminacijos klausimą, susijusį su prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūra, kaip antai nurodyta infrastruktūros valdytojo tinklo nuostatuose.

88 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į ketvirtąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad vykdomosios valdybos vadovaujantis šia teisės norma nustatyta infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistema nelaikytina Sąjungos teisės aktu.

Dėl penktojo klausimo

89 Atsižvelgiant į atsakymą, pateiktą į ketvirtąjį klausimą, nereikia nagrinėti penktojo klausimo.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

90 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

1. **2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo 13 straipsnio 1 dalis, 14 straipsnio 9 dalis ir 18 straipsnio c punktas, taip pat 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, 27 straipsnio 1 ir 2 dalys, siejamos su šios direktyvos IV priedo 3 punkto a papunkčiu, turi būti aiškinami taip, kad institucija, kompetentinga priimti taisykles, taikytinas prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo, įskaitant išimtinį naudojimąsi tam tikra elektronine užsakymo sistema, per šio reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūrai, yra minėtos direktyvos 3 straipsnio 2 punkte apibrėžta (-as) infrastruktūros valdytoja (-as).**

2. **Tai, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga tikrina tinklo nuostatuose numatytas taisykles, susijusias su prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą procedūra, reglamentuojama pagal Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio**

nuostatas, ir šios nuostatos turi būti aiškinamos taip, kad valstybės narės reguliavimo įstaiga negali reikšti pretenzijų dėl šių taisyklių, nesilaikydama šiame 20 straipsnyje įtvirtintos bendradarbiavimo pareigos, visų pirma nepasikonsultavusi su kitų krovinių vežimo koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių narių reguliavimo įstaigomis, siekiant kiek įmanoma susitarti dėl bendros strategijos taikymo.

3. **Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad vykdomosios valdybos vadovaujantis šia teisės norma nustatyta infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistema nelaikytina Sąjungos teisės aktu.**

Parašai.