

**Processo C-12/20****Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça****Data de entrada:**

13 de janeiro de 2020

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen  
[Tribunal Administrativo de Segunda Instância do *Land* da Renânia do Norte - Vestefália, Alemanha]

**Data da decisão de reenvio:**

10 de dezembro de 2019

**Autora:**

DB Netz AG

**Demandada:**

República Federal da Alemanha

**Objeto do processo principal**

Fiscalização, pela entidade reguladora, das condições de utilização da rede ferroviária no tocante ao registo de canais horários internacionais em corredores de transporte de mercadorias, nos termos do Regulamento (UE) n.º 913/2010, concretamente: fiscalização da alteração, pretendida pela recorrente, ao ponto 4.2.5.1 das suas especificações de rede, de 2016 (eliminação de uma frase).

**Objeto e base jurídica do pedido de decisão prejudicial**

Interpretação do Regulamento (CE) n.º 913/2010 e da Diretiva 2012/34/UE; artigo 267.º do TFUE.

## Questões prejudiciais

1. Deve o Regulamento (UE) n.º 913/2010, atendendo em especial às competências atribuídas ao conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias pelos artigos 13.º, n.º 1, 14.º, n.º 9, e 18.º, alínea c), desse regulamento, ser interpretado no sentido de que o conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias tem competência para fixar, ele próprio, o procedimento para a apresentação de pedidos de atribuição de capacidade de infraestrutura no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do regulamento e, para esse efeito, prescrever a utilização exclusiva de um instrumento eletrónico de reservas, ou está esse procedimento sujeito às regras gerais constantes do artigo 27.º, n.ºs 1 e 2, conjugados com o ponto 3, alínea a), do Anexo IV da Diretiva 2012/34/UE, pelo que só o gestor de infraestrutura envolvido num corredor de transporte de mercadorias o pode fixar, nas suas especificações da rede?

2. Caso se deva responder à primeira questão que o procedimento a que se refere o ponto 1 só pode ser regulado nas especificações da rede de um gestor de infraestrutura envolvido num corredor de transporte de mercadorias, a fiscalização das especificações da rede por uma entidade reguladora deve, nesse sentido, orientar-se pelo artigo 20.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010, ou exclusivamente pelas normas da Diretiva 2012/34/UE e pelas normas nacionais aprovadas para a transposição desta?

a) Caso a fiscalização deva orientar-se pelo artigo 20.º do Regulamento (UE) n.º 913/2010, é compatível com as normas dessa diretiva que uma entidade reguladora nacional objete a uma regra das especificações de rede como a referida no n.º 1, sem aí ter atuado conjuntamente e em efetiva uniformidade com as entidades reguladoras dos demais Estados envolvidos no corredor de transporte de mercadorias, ou pelo menos sem as ter consultado previamente, num esforço para obter uma conduta uniforme?

b) Se a fiscalização se orientar pelas normas da Diretiva 2012/34/UE e pelas disposições nacionais aprovadas para a transposição desta, é compatível com as mesmas, em especial com o dever geral de coordenação previsto no artigo 57.º, n.º 1, segundo período, dessa diretiva que uma entidade reguladora nacional objete a semelhante regra, sem ter atuado conjuntamente e em efetiva uniformidade com as entidades reguladoras dos demais Estados envolvidos no corredor de transporte de mercadorias, ou pelo menos sem as ter consultado previamente, num esforço para obter uma conduta uniforme?

3. Caso se deva responder à primeira questão que o conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias está habilitado a fixar, ele próprio, o procedimento a que se refere o n.º 1, a entidade reguladora nacional tem competência, nos termos do artigo 20.º da Diretiva 2012/34/UE e das normas aprovadas para a sua transposição, para fiscalizar as especificações da rede de um gestor de infraestruturas em mais do que a sua consonância, em termos substantivos, com o procedimento fixado pelo conselho de gestão e, se for caso

disso, objetar a essas especificações da rede, se as mesmas contiverem regras sobre o referido procedimento? Se a resposta a esta questão for afirmativa, como se deve responder às questões constantes do n.º 2, alíneas a) e b), atendendo a esta competência da entidade reguladora nacional?

4. Se, em função das respostas às questões anteriores, as entidades nacionais tiverem competência para fiscalizar o procedimento a que se refere o n.º 1, deve o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 913/2010 ser interpretado no sentido de que o quadro definido pelo conselho de gestão consiste no direito da União Europeia, que vincula as entidades reguladoras nacionais e os tribunais nacionais, tem primazia sobre o direito nacional e está sujeito a interpretação, vinculativa em última instância, pelo Tribunal de Justiça?

5. Em caso de resposta afirmativa à quarta questão, a decisão a que se refere o artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 913/2010, tomada pelas comissões executivas de todos os corredores de transporte de mercadorias, ao abrigo do artigo 8.º, n.º 2, do correspondente quadro, segundo o qual a capacidade do corredor deve ser publicada e adjudicada através de um sistema internacional de apresentação de pedidos, que deve ser concertado, tanto quanto possível, com os outros corredores de transporte de mercadorias, obsta à decisão de uma entidade reguladora nacional de prescrever nas suas especificações da rede, a um gestor da infraestrutura envolvido num corredor de transporte de mercadorias, diretrizes para a configuração desse sistema de apresentação de pedidos que não foram concertadas com as entidades reguladoras nacionais dos outros Estados envolvidos nos corredores de transporte de mercadorias?

### **Disposições de direito da União invocadas**

Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo: artigo 13, n.º 1 («Balcão único para os pedidos de capacidade de infraestrutura»); artigo 14.º («Capacidades atribuídas aos comboios de mercadorias»), n.ºs 1 e 9; artigo 20.º («Entidades reguladoras»), n.ºs 1 e 3; considerandos 7, 25, 26.

Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único: artigo 27.º («Especificações da rede»), n.ºs 1 e 2; artigo 57.º («Cooperação entre as entidades reguladoras»), n.º 1; Anexo IV («Conteúdo das especificações da rede»), ponto 3, alínea a).

### **Disposições nacionais invocadas**

Allgemeines Eisenbahngesetz (Lei geral dos caminhos de ferro), § 14 («Acesso à infraestrutura ferroviária», n.º 1, § 14d («Deveres especiais de notificação das

empresas públicas de infraestruturas ferroviárias»), n.º 6, § 14e («Inspeção prévia pela entidade reguladora»), n.ºs 1 e 3.

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Regulamento da utilização das infraestruturas ferroviárias), §§ 3, 4, 6, Anexo 1, ponto 1, alínea a), Anexo 2, ponto 3, alínea a).

### **Apresentação sucinta dos factos e do processo principal**

- 1 Enquanto gestora de vias férreas, a autora está obrigada, por força do § 4 da Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Regulamento da utilização das infraestruturas ferroviárias, a seguir «EIBV») e em cumprimento do artigo 27.º, a elaborar e publicar especificações da rede (a seguir «ER»). Estas ER devem também conter indicações sobre os princípios e critérios para a atribuição de capacidade das vias férreas. Isto também abrange critérios para a tramitação e prazos do procedimento de atribuição da capacidade das vias férreas, em especial no tocante ao procedimento para a apresentação pelos titulares do direito de acesso, ao gestor das vias férreas, de pedidos de atribuição de canais horários.
- 2 Em 2015, os conselhos executivos competentes para os corredores de transporte de mercadorias (artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento n.º 913/2010) acordaram em quadros comuns de repartição das capacidades da infraestrutura, na aceção do artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento n.º 913/2010 e cada um deles fixou esses quadros para o corredor da sua competência. O artigo 8.º destes quadros de conteúdo idêntico definia os princípios do funcionamento do chamado *Corridor One Shop Stop* (o chamado «balcão único», cf. artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento) e previa no seu n.º 2, em especial, que a capacidade do corredor seria publicada e adjudicada através de um sistema internacional de apresentação de pedidos que seria concertado, tanto quanto possível, com os outros corredores de transporte de mercadorias. O artigo 8.º, n.º 2, dos quadros (dos corredores de transporte de mercadorias) preceituava literalmente, na redação original em inglês: «The corridor capacity shall be published and allocated via an international path request coordination system, which is as far as possible harmonised with the other rail freight corridors.»
- 3 Simultaneamente, os conselhos de gestão (cf. artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento n.º 913/2010) dos corredores de transporte de mercadorias decidiram, com a participação da autora, que os pedidos de atribuição de capacidade das vias férreas para canais horários internacionais acordados previamente podiam ser apresentados nos respetivos balcões, exclusivamente através do instrumento eletrónico de reservas *Path Coordination System* (PCS), e publicaram estas normas no Livro 4 do *Corridor Information Document* (CID) relativo ao corredor de transporte de mercadorias.
- 4 Em 31 de agosto de 2015, a autora informou a Bundesnetzagentur (entidade reguladora da eletricidade, do gás, da eletricidade, das telecomunicações dos correios e dos transportes ferroviários) enquanto entidade reguladora nacional, de

uma alteração que pretendia às suas especificações da rede para 2016 (a seguir «ER de 2016»). Eram objeto da alteração pretendida pela autora, entre outros, uma regra, constante do ponto 4.2.5.1. das ER de 2016, sobre o procedimento para apresentar pedidos de atribuição da capacidade das vias férreas para canais horários acordados previamente em corredores de transporte de mercadorias, nos termos do Regulamento n.º 913/2010 nos balcões competentes para o efeito. O ponto 4.2.5.1. das ER para 2016 previa, em especial, que, em princípio, os pedidos de canais horários deviam ser efetuados exclusivamente através do PCS (primeiro período). O ponto 4.2.5.1. das ER para 2016 também previa que, no caso de falha técnica do PCS, também deveria ser possível efetuar um pedido de canal horário no balcão com recurso a um formulário de pedido disponibilizado pela associação RailNetEurope (terceiro período, a seguir «terceiro período» ou «trecho controvertido»).

- 5 Com a alteração, a autora pretendia a ab-rogação da utilização do formulário de registo, prevista como solução de recurso para o caso de falha técnica do PCS, isto é, do terceiro período, respeitante a esse caso, do ponto 4.2.5.1. das ER de 2016. Como fundamento para esta pretensão, alegou que a utilização do formulário de registo não estava prevista nas normas sobre a apresentação do pedido aprovadas e publicadas pelos conselhos de gestão dos corredores de transporte de mercadorias. Além disso, o formulário de registo só foi concebido para o requerimento de outros canais horários internacionais. Esse formulário é inadequado para pedir a atribuição de capacidade das vias férreas para canais horários internacionais acordados previamente, porque nele não são pedidos todos os dados necessários para esse efeito.
- 6 Por deliberação de 22 de setembro de 2015, a Bundesnetzagentur opôs-se à alteração pretendida, com a consequência de essa alteração – também com repercussões nas relações contratuais iniciadas pela autora com base nas ER para 2016 e ainda hoje existentes – não poder entrar em vigor. A Bundesnetzagentur indeferiu a reclamação deduzida pela autora. Para fundamentar a sua deliberação, a Bundesnetzagentur alegou que a ab-rogação do trecho controvertido da regra constante do ponto 4.2.5.1. das ER de 2016 viola o dever da autora de garantir a utilização não discriminatória das infraestruturas ferroviárias que gere e a prestação não discriminatória dos serviços que oferece, incluindo processamento de pedidos de atribuição de canais horários. De acordo com as regras de atribuição de canais horários, pode ser decisiva a data da entrada do pedido. Há que assegurar ao titular do direito de acesso, em caso de falha técnica do PCS, uma forma alternativa de apresentar o pedido, enquanto solução de recurso. Nesse aspeto, cabe à autora propor, em vez da ab-rogação do trecho controvertido do ponto 5.2.4.1. das ER de 2016, regras que levem em conta os requisitos da lei.
- 7 Em 15 de março de 2016, a autora propôs uma ação no Verwaltungsgericht Köln (Tribunal Administrativo de Colónia, Alemanha). Por acórdão de 20 de abril de 2018, o Verwaltungsgericht julgou a ação improcedente. A autora interpôs recurso de revista deste acórdão.

### Principais argumentos das partes no processo principal

- 8 A autora, ao contrário do Verwaltungsgericht, contestou desde logo a competência da Bundesnetzagentur para fiscalizar as regras constantes do ponto 4.2.5.1. das ER de 2016 e se opor à alteração pretendida. Segundo o Regulamento n.º 913/2010, a configuração do procedimento para a apresentação dos pedidos no balcão cabe exclusivamente ao conselho executivo e ao conselho de gestão competentes para o efeito. As deliberações de um e de outro têm, como o próprio regulamento, primazia sobre o direito nacional e não estão sujeitas à fiscalização pelas entidades reguladoras nacionais. A Bundesnetzagentur só pode fiscalizar dados como os constantes do ponto 4.2.5.1. das ER de 2016 no tocante à sua consonância com as normas aprovadas pelo conselho de gestão. Mesmo que a configuração do procedimento para a apresentação do pedido esteja sujeita à fiscalização das entidades reguladoras nacionais, a Bundesnetzagentur só podia, por força do artigo 20.º, n.º 1, primeiro período, do Regulamento n.º 913/2010, ter atuado em concertação com as demais entidades reguladoras nacionais envolvidas. De resto, a deliberação da Bundesnetzagentur também padece de um erro substantivo. Não é necessária uma solução de recurso, porque a apresentação do pedido através do PCS é suficientemente fiável. Ao titular do direito de acesso pode ser garantida a fiabilidade técnica do sistema em, pelo menos, 98,5 %.
- 9 A demandada alegou, *inter alia*, que a atribuição da capacidade das vias férreas está ainda sujeita às normas gerais nacionais, assentes na Diretiva 2012/34, sobre a garantia do acesso. As normas sobre o procedimento de apresentação dos pedidos fazem, por isso, necessariamente parte do conteúdo das ER a elaborar pela autora, pelo que estão também plenamente sujeitas à fiscalização da Bundesnetzagentur, enquanto entidade reguladora nacional. O Regulamento n.º 913/2010 não atribui ao conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias a competência para aprovar normas vinculativas sobre o procedimento de apresentação dos pedidos com primazia sobre o direito nacional. Pelo contrário, o procedimento de apresentação dos pedidos deve ser configurado conforme permitido ou prescrito pelas ER do gestor da infraestrutura envolvido, fiscalizadas e aprovadas pelas entidades reguladoras nacionais. De outro modo, os gestores da infraestrutura na área dos corredores de transporte de mercadorias teriam a possibilidade de estabelecer, por iniciativa própria, regras específicas para a apresentação de pedidos de atribuição de capacidade das vias férreas, que não estariam sujeitas à fiscalização das entidades reguladoras para efeitos da implementação de um acesso não discriminatório pelas empresas de transportes ferroviários.

### Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 10 O Oberverwaltungsgericht, que é o órgão jurisdicional de reenvio, refere que a decisão do processo principal depende da questão de saber se a Bundesnetzagentur se opôs licitamente à alteração, pretendida pela autora, do ponto 4.2.5.1. das ER de 2016. Entre as normas a observar neste contexto

conta-se, em especial, a proibição de discriminação do § 14, n.º 1, da Allgemeines Eisenbahngesetz ((Lei geral dos caminhos de ferro), a seguir «AEG»). Nos termos do § 14, n.º 1, ponto 4, da AEG a Bundesnetzagentur, enquanto entidade reguladora competente, pode, após receber a correspondente comunicação de uma empresa pública de transportes ferroviários, opor-se à revisão ou alteração pretendida das ER, desde que a mesma não observe as normas sobre transportes ferroviários relativas ao acesso à infraestrutura ferroviária.

- 11 Ao órgão jurisdicional de reenvio suscita dúvidas, porém, a questão de saber se o procedimento para apresentar pedidos de atribuição de capacidade de infraestrutura de um corredor de transporte de mercadorias no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento n.º 913/2010 deve sequer ser regulado pela autora nas suas ER e, como tal, está sujeito à fiscalização da Bundesnetzagentur nos termos do §14, n.º 1, ponto 4, da AEG. É este o contexto da primeira questão do órgão jurisdicional de reenvio.
- 12 Com esta primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende que se esclareça se o procedimento para requerer a atribuição da capacidade das vias férreas está ou não sujeito ao artigo 27.º, n.ºs 1 e 2, conjugado com o ponto 3, alínea a), do anexo IV, da Diretiva 2012/34. Em sentido negativo (logo, a favor do entendimento da autora) aponta o facto de as normas do Regulamento n.º 913/2010 poderem ser globalmente entendidas no sentido de que o acesso e a utilização da capacidade da infraestrutura de um corredor de transporte de mercadorias estão sujeitos a uma regulação autónoma. Dentro dessa regulação autónoma caberá ao conselho de gestão a constituir nos termos do artigo 8.º, n.º 2, do regulamento para um corredor de transporte de mercadorias definir o procedimento para a apresentação de um pedido de atribuição das capacidades da infraestrutura no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do regulamento e dele informar os titulares do direito de acesso no *Corridor Information Document* (a seguir «CID»). Assim, o conselho executivo exercerá, ao nível do corredor de transporte de mercadorias, exclusivamente as competências que de resto lhe são atribuídas pelo artigo 27.º, n.ºs 1 e 2, conjugado com o ponto 3, alínea a), do anexo IV, da Diretiva 2012/34.
- 13 Contudo, das normas dos artigos 13.º, n.º 1, 14.º, n.ºs 1 e 9, 18.º, alínea c), conjugados com o considerando 26, do Regulamento n.º 913/2010 não se extrai expressamente a competência do conselho de gestão para poder estabelecer o procedimento para a apresentação de pedidos no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, desse regulamento. Essa competência tão-pouco resulta de outra norma do regulamento. Pelo contrário, o legislador da União previu expressamente a competência do conselho executivo para definir um quadro no artigo 14.º, n.º 1, do regulamento. Assim, se o legislador da União também tivesse querido atribuir ao conselho executivo competência exclusiva para estabelecer o procedimento para a apresentação dos pedidos a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do regulamento, seria de esperar uma norma igualmente expressa nesse sentido.

- 14 Também não é possível extrair expressamente de norma alguma do Regulamento n.º 913/2010 que o acesso e a utilização da capacidade da infraestrutura de um corredor de transporte de mercadorias deixou de estar sujeito ao regime geral da Diretiva 2012/34. Nesse sentido aponta o considerando 7 do regulamento. Este parece ser (no sentido do entendimento da demandada) um importante indício de que o procedimento para a apresentação de pedidos de atribuição de capacidade das vias férreas também está então sujeito às normas gerais sobre as vias férreas constantes do artigo 27.º, n.ºs 1 e 2, conjugado com o ponto 3, alínea a), do Anexo IV, da Diretiva 2012/34, se essa capacidade das vias férreas fizer parte da capacidade da infraestrutura de um corredor de transporte de mercadorias e o pedido for apresentado no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento n.º 913/2010. Nesse caso, a atividade do balcão único terá se orientar pelas ER dos gestores de infraestruturas envolvidos, ER essas que, em princípio, estão sujeitas à fiscalização das entidades reguladoras nacionais.
- 15 A segunda questão deve ser respondida no caso de o procedimento para a apresentação de pedidos de atribuição da capacidade das vias férreas, nos termos do artigo 27.º, n.ºs 1 e 2, conjugado com o ponto 3, alínea a), do Anexo IV, da Diretiva 2012/34 e das normas aprovadas para a sua transposição também dever ser regulado pela autora nas suas ER se e na medida em que essa capacidade das vias férreas fizer parte da capacidade da infraestrutura na aceção do Regulamento n.º 913/2010 e o pedido for apresentado no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, desse regulamento.
- 16 Para o órgão jurisdicional de reenvio é duvidosa a questão de saber se uma entidade reguladora nacional pode atuar sem se concertar com as entidades reguladoras nacionais dos demais Estados participantes num corredor de transporte de mercadorias e dar ao gestor da infraestrutura diretrizes para a configuração do procedimento para a apresentação de pedidos, como sucede no caso vertente com a conservação de uma solução de recurso para o caso de falha técnica do PCS.
- 17 Neste contexto, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, com a segunda questão, alínea a), se uma entidade reguladora nacional tem de observar, na fiscalização das ER na aceção do artigo 27.º da Diretiva 2012/34, as normas do artigo 20.º do Regulamento n.º 913/2020, contanto que as ER regulem o procedimento para a apresentação de pedidos de atribuição de capacidade da infraestrutura no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento n.º 913/2010. Caso as normas do artigo 20.º do Regulamento n.º 913/2010 devam ser total ou parcialmente observadas, há ainda que esclarecer quais as diretrizes que delas resultam, em circunstâncias como as do caso vertente, para a atividade de uma entidade reguladora nacional. Assim, e em especial, o dever de cooperação a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, primeiro período, do regulamento poderá ser interpretado no sentido de que ou uma entidade reguladora nacional só pode atuar em concertação e em efetiva uniformidade com as entidades reguladoras nacionais dos demais Estados envolvidos no corredor de transporte de mercadorias, se objetar a regras para o procedimento para a apresentação de

pedidos no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do regulamento, ou, em todo o caso, tem de concertar a sua atuação com as demais entidades reguladoras nacionais.

- 18 Se o artigo 20.º do Regulamento n.º 93/2010 não for aplicável, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, com a sua segunda questão, alínea b), se em circunstâncias como as do caso vertente decorrem da Diretiva 2012/34 deveres como os acima expostos e remete, nesse sentido, em especial para o artigo 57.º dessa diretiva.
- 19 A terceira questão só deve ser respondida no caso de o Regulamento n.º 913/2010 dever ser interpretado no sentido de que o conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias está habilitado a estabelecer, ele próprio, o procedimento de pedido de atribuição de capacidade da infraestrutura no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do regulamento e, eventualmente, como sucede nas circunstâncias do caso vertente, prescrever a utilização exclusiva de um instrumento eletrónico de reservas. Com efeito, as normas nacionais da EIBV, que transpõem a Diretiva 2012/34, apenas definem o conteúdo mínimo das ER, pelo que segundo o direito nacional a autora não está impedida de reproduzir também nas suas ER as regras aprovadas pelo conselho de gestão de um corredor de transporte de mercadorias. Porém, para o órgão jurisdicional de reenvio é duvidosa a questão de saber se as ER da autora podem, nesse aspeto, ser fiscalizadas em mais do que a sua consonância com as normas aprovadas pelo conselho de gestão.
- 20 Por último, se e na medida em que, a partir das questões anteriores, se deve reconhecer às entidades reguladoras nacionais competências para fiscalizar o procedimento para a apresentação de pedidos de atribuição de capacidade da infraestrutura no balcão único a que se refere o artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento n.º 913/2010, haverá que esclarecer, no contexto da quarta questão, qual o significado que tem o quadro definido pelo conselho executivo nos termos do artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento n.º 913/2010. Os conselhos executivos dos corredores de transporte de mercadorias aqui em causa determinaram, no artigo 8.º, n.º 2, dos respetivos quadros, que a capacidade do corredor deverá ser publicada e adjudicada através de um sistema internacional de candidaturas, que deverá, tanto quanto possível, ser concertado com os outros corredores de transporte de mercadorias. Para o órgão jurisdicional de reenvio não são claras a natureza jurídica e vinculatividade de um quadro na aceção do artigo 14.º, n.º 1, do regulamento e se esse quadro está sujeito à interpretação, vinculativa em última instância, dos tribunais nacionais ou do Tribunal de Justiça.
- 21 A quinta questão está conexa com esta questão e só deve ser respondida se a interpretação vinculativa em última instância for da competência do Tribunal de Justiça.