

Lieta C-12/20

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Iesniegšanas datums:

2020. gada 13. janvāris

Iesniedzējtiesa:

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2019. gada 10. decembris

Prasītāja:

DB Netz AG

Atbildētāja:

Bundesrepublik Deutschland

Pamatlietas priekšmets

Tīkla pārskata par starptautisko vilcienu ceļu pieprasīšanu kravu pārvadājumu koridoros regulatīva kontrole saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 913/2010, konkrētāk, prasītājas iecerēto tās *Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2016* [2016. gada Tīkla pārskata] 4.2.5.1. punkta grozījumu (viena teikuma svīturošana) kontrole

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Regulas (EK) Nr. 913/2010 un Direktīvas 2012/34/ES interpretācija; LESD 267. pants

Prejudiciālie jautājumi

1) Vai Regula (ES) Nr. 913/2010, it īpaši saistībā ar šīs regulas 13. panta 1. punktā, 14. panta 9. punktā un 18. panta c) punktā paredzētajām kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvaldes funkcijām, ir jāinterpretē tādējādi, ka

kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde ir tiesīga pati noteikt procedūru, kādā iesniedz infrastruktūras jaudas piešķiršanas pieteikumus šīs regulas 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā, nosakot, ka – kā tas ir šīs lietas apstākļos – ir jāizmanto vienīgi elektronisks rezervācijas rīks, vai arī uz šo procedūru attiecas Direktīvas 2012/34/ES 27. panta 1. un 2. punkta, skatītu kopā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, vispārīgie noteikumi tādējādi, ka šo procedūru drīkst noteikt vienīgi kravu pārvadājumu koridorā iesaistītie infrastruktūras pārvaldītāji savā attiecīgajā tīkla pārskatā?

2) Ja uz pirmo jautājumu tiek atbildēts tādējādi, ka pirmajā jautājumā minētā procedūra ir jānosaka vienīgi kravu pārvadājumu koridorā iesaistīto infrastruktūras pārvaldītāju tīkla pārskatā, vai šajā ziņā valsts regulatīvajai iestādei tīkla pārskats ir jāpārbauda saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 20. pantu vai arī tikai saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES normām un tās transponēšanai pieņemtajiem valsts tiesību aktiem?

a) Ja pārbaude ir jāveic saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 913/2010 20. pantu, vai tā noteikumiem nav pretrunā tas, ka valsts regulatīvā iestāde apstrīd pirmajā jautājumā minēto tiesisko regulējumu tīkla pārskatā, nerīkojoties kopīgi un pēc būtības vienoti ar pārējo kravu pārvadājumu koridorā iesaistīto valstu regulatīvajām iestādēm vai iepriekš nekonsultējoties ar tām, lai panāktu vienotu rīcību?

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

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

4) Ja, ņemot vērā iepriekšējos jautājumus, valsts regulatīvās iestādes ir kompetentas pārbaudīt pirmajā jautājumā minēto procedūru, vai Regulas (ES) Nr. 913/2010 14. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka sistēma, ko valde noteikusi saskaņā ar šo tiesību normu, ir Savienības tiesības, kas ir saistošas valsts

regulatīvajām iestādēm un valsts tiesām, kam ir prioritāra piemērojamība salīdzinājumā ar valsts tiesībām un kuru galīgo interpretāciju sniedz Tiesa?

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

Atbilstošās Savienības tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem, tās 13. panta “Vienas pieturas aģentūra infrastruktūras jaudas pieteikumiem” 1. punkts, 14. panta “Kravas vilcieniem piešķirtā jauda” 1. un 9. punkts, 20. panta “Regulatīvās iestādes” 1. un 3. punkts, 7., 25. un 26. apsvērumi

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, tās 27. panta “Tīkla pārskats” 1. un 2. punkts, 57. panta “Regulatīvo iestāžu sadarbība” 1. punkts, IV pielikuma “Tīkla pārskata saturs” 3. punkta a) apakšpunkts

Atbilstošās valsts tiesību normas

Allgemeines Eisenbahngesetz [Vispārējais dzelzceļa likums], tā 14. panta “Piekluve dzelzceļa infrastruktūrai” 1. punkts, 14.d panta “Valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumu īpašie paziņošanas pienākumi” 6. punkts, 14.e panta “Iepriekšēja pārbaude, ko veic regulatīvā iestāde” 1. un 3. punkts

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung [Dzelzceļa infrastruktūras lietošanas noteikumi], to 3., 4. un 6. pants, 1. pielikuma 1. punkta a) apakšpunkts, 2. pielikuma 3. punkta a) apakšpunkts

Īss pamatlīnijas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 Prasītājam kā dzelzceļa pārvaldītājam, īstenojot Direktīvas 2012/34 27. pantu saskaņā ar *Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung* (turpmāk tekstā – “EIBV”) 4. pantu, ir jāsigatavo un jāpublicē tīkla pārskats. Šajā tīkla pārskatā ir jāsniedz informācija arī par dzelzceļa infrastruktūras jaudas piešķiršanas principiem un kritērijiem. Te ietilpst arī informācija par dzelzceļa infrastruktūras

jaudas piešķiršanas procedūras norisi un termiņiem, it īpaši par kārtību, kādā personas, kam ir tiesības piekļūt infrastruktūrai, iesniedz vilcienu ceļu piešķiršanas pieteikumus dzelzceļa pārvaldītājam.

- 2 2015. gadā par kravu pārvadājumu koridoriem atbildīgās valdes (skat. Regulas Nr. 913/2010 8. panta 1. punktu) vienojās par kopīgu sistēmu Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punkta izpratnē un noteica to attiecīgajam savā pārziņā esošajam koridoram. Šis tāda paša nosaukuma sistēmas 8. pantā bija noteikti tā dēvētās *Corridor One Shop Stop* (vai attiecīgi tā dēvētās vienas pieturas aģentūras, skat. regulas 13. panta 1. punktu) darbības principi, un tā 2. punktā it īpaši bija paredzēts, ka koridora jauda ir jāpublicē un jāpiešķir, izmantojot starptautisku pieprasījumu sistēmu, kas pēc iespējas ir jāaskaņo ar citiem kravu pārvadājumu koridoriem. Sistēmas (kas attiecas uz kravu pārvadājumu koridoriem) 8. panta 2. punkts oriģinālajā angļu valodas versijā bija formulēts šādi: “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 Vienlaikus kravu pārvadājumu koridoru apsaimniekotājvaldes (skat. Regulas Nr. 913/2010 8. panta 2. punktu), piedaloties prasītājam, nolēma, ka pieteikumus piešķirt dzelzceļa infrastruktūras jaudu uz iepriekš saskaņotiem starptautiskiem vilcienu ceļiem attiecīgajā vienas pieturas aģentūrā var iesniegt vienīgi, izmantojot elektronisko rezervācijas rīku *Path Coordination System (PCS)*, un publicēja šos noteikumus attiecīgā kravu pārvadājumu koridora *Corridor Information Document (CID)* 4. sējumā.
- 4 2015. gada 31. augustā prasītāja informēja *Bundesnetzagentur* [Federālo tīklu aģentūru] kā valsts regulatīvo iestādi par savu iecerī grozīt savu *Schiennetz-Benutzungsbedingungen 2016* (2016. gada Tīkla pārskats, *SNB 2016*). Prasītājas iecerēto grozījumu priekšmets tostarp bija *SNB 2016* 4.2.5.1. punkta noteikums par procedūru, kādā saskaņā ar Regulu Nr. 913/2010 attiecīgi kompetentajā vienas pieturas aģentūrā iesniedz pieteikumus par dzelzceļa infrastruktūras jaudu uz iepriekš saskaņotiem vilcienu ceļiem kravu pārvadājumu koridoros. Precīzāk, *SNB 2016* 4.2.5.1. punktā bija paredzēts, ka ceļu pieteikumus principā var iesniegt tikai, izmantojot *PCS* (pirmais teikums). *SNB 2016* 4.2.5.1. punktā bija arī noteikts, ka *PCS* tehniskas kļūmes gadījumā ceļu pieteikumu būtu iespējams iesniegt vienas pieturas aģentūrā, izmantojot asociācijas *RailNetEurope* izstrādāto pieteikuma veidlapu (trešais teikums, turpmāk tekstā – “trešais teikums vai strīdīgā frāze”).
- 5 Ar grozījumiem prasītāja plānoja bez aizstāšanas svītrot iespēju izmantot pieteikuma veidlapu, kas paredzēta kā alternatīva *PCS* tehniskas kļūmes gadījumā, proti, *SNB 2016* 4.2.5.1. punkta trešo teikumu, kurā reglamentēts šis gadījums. Pamatojumā tā norādīja, ka pieteikuma veidlapas izmantošana nav paredzēta kravu pārvadājumu koridoru valžu pieņemtajos un publicētajos pieteikumu iesniegšanas noteikumos. Turklāt pieteikuma veidlapa esot izstrādāta tikai citu starptautisku vilcienu ceļu pieprasīšanai. Tā neesot piemērota dzelzceļa

infrastruktūras jaudas pieprasīšanai uz iepriekš saskaņotiem starptautiskiem vilcienu ceļiem, jo ar to netiktu prasīts sniegt visu šim nolūkam nepieciešamo informāciju.

- 6 Ar 2015. gada 22. septembra lēmumu Federālā tīklu aģentūra apstrīdēja iecerētos grozījumus, kā rezultātā šie grozījumi nevar stāties spēkā, ietekmējot arī līgumattiecības, ko prasītāja nodibinājusi, pamatojoties uz savu *SNB 2016*, un kas ir spēkā joprojām. Prasītājas iesniegto sūdzību Federālā tīklu aģentūra noraidīja. Sava lēmuma pamatojumā Federālā tīklu aģentūra norādīja, ka *SNB 2016* 4.2.5.1. punkta noteikums, ja bez aizstāšanas tiek svītrotā strīdīgā frāze, ir pretrunā prasītājas pienākumam nodrošināt tās pārvaldītās dzelzceļa infrastruktūras nediskriminējošu izmantošanu un tās piedāvāto pakalpojumu nediskriminējošu sniegšanu, tostarp vilcienu ceļu piešķiršanas pieteikumu izskatīšanu. Saskaņā ar vilcienu ceļu piešķiršanas noteikumiem, pieņemot lēmumu, varot būt svarīgs pieteikuma saņemšanas brīdis. Personām, kam ir tiesības piekļūt infrastruktūrai, PCS tehniskas kļūmes gadījumā būtu jāsaņem iespēja iesniegt pieteikumu alternatīvā veidā. Šajā ziņā tā vietā, lai atbilstoši iecerei bez aizstāšanas svītrotu strīdīgo frāzi *SNB 2016* 4.2.5.1. punktā, prasītājai esot atļauts piedāvāt tiesisko regulējumu, kurā tiek ņemtas vērā tiesību aktu prasības.
- 7 2016. gada 15. martā prasītāja cēla prasību *Verwaltungsgericht Köln* [Ķelnes Administratīvajā tiesā]. Ar 2018. gada 20. aprīļa spriedumu *Verwaltungsgericht* noraidīja prasību. Par šo spriedumu ir iesniegta prasītājas apelācijas sūdzība.

Pamatlietas dalībnieku galvenie argumenti

- 8 Prasītāja jau ir apstrīdējusi Federālās tīklu aģentūras kompetenci pārbaudīt *SNB 2016* 4.2.5.1. punkta noteikumus un iebilst pret iecerētajiem grozījumiem *Verwaltungsgericht*. Par procedūras, kādā iesniedz pieteikumus vienas pieturas aģentūrā, izstrādi saskaņā ar Regulu Nr. 913/2010 esot atbildīgas vienīgi kompetentās valdes un apsaimniekotājvaldes. To lēmumi, tāpat kā pati regula, esot pārāki par valsts tiesībām, un uz tiem neattiecoties valsts regulatīvo iestāžu kontrole. Tādus datus kā *SNB 2016* 4.2.5.1. punkts Federālā tīklu aģentūra drīkstot pārbaudīt tikai no tāda viedokļa, vai tie ir atbilstīgi apsaimniekotājvaldes pieņemtajiem noteikumiem. Pat pieņemot, ka pieteikumu iesniegšanas procedūras izstrādei būtu piemērojama valsts regulatīvo iestāžu kontrole, saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 20. panta 1. punkta pirmo teikumu Federālā tīklu aģentūra drīkstētu rīkoties tikai kopā ar pārējām iesaistītajām valstu regulatīvajām iestādēm. Turklāt Federālās tīklu aģentūras lēmums esot kļūdainais arī pēc būtības. Alternatīva neesot nepieciešama, jo pieteikumu iesniegšana, izmantojot PCS, esot pietiekami uzticama. Personām, kurām ir tiesības piekļūt infrastruktūrai, esot iespējams garantēt sistēmas tehnisko uzticamību vismaz par 98,5 %.
- 9 Atbildētāja tostarp ir apgalvojusi, ka uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas piešķiršanu joprojām attiecas vispārīgās valsts tiesību normas, kas pamatojas uz

Direktīvu 2012/34 un kurās reglamentēta piekļuves piešķiršana. Tāpēc noteikumi par procedūru, kādā iesniedz pieteikumus vienas pieturas aģentūrā, esot tīkla pārskata, kas jāizstrādā prasītājam, nepieciešamais saturs, un šajā ziņā uz tiem attiecoties Federālās tīklu aģentūras kā valsts regulatīvās iestādes pilnīga kontrole. Regulā Nr. 913/2010 kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvaldei neesot piešķirta kompetence pieņemt tādus saistošus noteikumus pieteikumu iesniegšanas procedūras izstrādei, kuri ir pārāki par valsts tiesībām. Drīzāk pieteikumu iesniegšanas procedūra esot jāizstrādā tā, kā ir atļauts vai tiek prasīts iesaistīto infrastruktūras pārvaldītāju tīkla pārskatos, kurus ir pārbaudījušas un apstiprinājušas valstu regulatīvās iestādes. Pretējā gadījumā infrastruktūras pārvaldītāji kravu pārvadājumu koridoru jomā varētu patvaļīgi pieņemt īpašus dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasīšanas noteikumus, uz ko neattiektos nekāda regulatīvo iestāžu kontrole, kuras uzdevums ir nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa uzņēmumiem.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 10 Iesniedzējtiesa *Oberverwaltungsgericht* [Federālās zemes Augstākā administratīvā tiesa] norāda, ka, lai varētu izspriest pamatlietu, ir svarīgi noskaidrot, vai Federālā tīklu aģentūra ir pamatoti apstrīdējusi prasītājas iecerētos *SNB 2016* 4.2.5.1. punkta grozījumus. Viens no noteikumiem, kas šajā saistībā ir jāievēro, it īpaši ir nediskriminācijas princips, kas izriet no *Allgemeines Eisenbahngesetz* (turpmāk tekstā – “*AEG*”) 14. panta 1. punkta. Saskaņā ar *AEG* 14.e panta 1. punkta 4) apakšpunktu Federālā tīklu aģentūra kā kompetentā regulatīvā iestāde pēc attiecīga valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma paziņojuma saņemšanas var iebilst pret iecerēto tīkla pārskata pārstrādāšanu vai grozījumiem, ja tie neatbilst dzelzceļa tiesību normām par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai.
- 11 Tomēr iesniedzējtiesa šaubās, vai prasītājam savā tīkla pārskatā vispār ir jāreglamentē procedūra, kādā iesniedz kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras jaudas piešķiršanas pieteikumus Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā, un vai šajā ziņā uz to attiecas Federālās tīklu aģentūras kontrole saskaņā ar *AEG* 14.e panta 1. punkta 4) apakšpunktu. Šajā saistībā tiek uzdots pirmais iesniedzējtiesas jautājums.
- 12 Uzdotot pirmo jautājumu, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieprasīšanas procedūrai ir vai nav piemērojams Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punkts, skatīti kopā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu. Pret to (un tādējādi par labu prasītājas viedoklim) liecina tas, ka Regulas Nr. 913/2010 noteikumi kopumā varētu būt jāinterpretē tādējādi, ka uz piekļuvi kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras jaudai un tās izmantošanu attiecas atsevišķs tiesiskais režīms. Šajā tiesiskajā režīmā saskaņā ar regulas 8. panta 2. punktu par kravu pārvadājumu koridoru atbildīgajai apsaimniekotājvaldei būtu jānosaka procedūra, kādā iesniedz infrastruktūras jaudas piešķiršanas pieteikumu regulas 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā, un par to *Corridor Information Document*

- (CID) būtu jāinformē personas, kam ir tiesības piekļūt infrastruktūrai. Tādējādi apsaimniekotājvalde kravu pārvadājumu koridora līmenī uzņemtos vienīgi funkcijas, kas citādi saskaņā ar Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punktu, skatītiem kopā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, būtu uzticētas infrastruktūras pārvaldītājiem.
- 13 Tomēr no Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punkta, 14. panta 1. un 9. punkta un 18. panta c) punkta, skatītiem kopā ar šīs regulas 26. apsvērumu, nevar nepārprotami secināt apsaimniekotājvaldes kompetenci noteikt procedūru, kādā iesniedz pieteikumus šīs regulas 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā. Tā tieši neizriet arī no nevienas citas regulas normas. Turpretim regulas 14. panta 1. punktā Savienības likumdevējs ir skaidri paredzējis valdes kompetenci noteikt sistēmu. Tādēļ, ja Savienības likumdevējs būtu vēlējis reglamentēt arī apsaimniekotājvaldes ekskluzīvu kompetenci noteikt regulas 13. panta 1. punktā paredzēto pieteikumu iesniegšanas procedūru, iespējams, varētu sagaidīt tikpat skaidru tiesisko regulējumu.
- 14 No Regulas Nr. 913/2010 normām nav iespējams arī skaidri secināt, ka uz piekļuvi kravu pārvadājumu koridoram iedalītai infrastruktūras jaudai un tās izmantošanu vairs neattiecas Direktīvas 2012/34 vispārīgais tiesiskais režīms. Šajā virzienā norāda regulas 7. apsvērums. Tā (atbilstoši atbildētājas juridiskajam uzskatam) šķiet svarīga norāde uz to, ka procedūrai, kādā iesniedz pieteikumus piešķirt infrastruktūras kapacitāti, tādās vispārīgās dzelzceļa tiesību normas kā Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punkts, skatīti kopā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, ir piemērojamas arī tad, ja šī infrastruktūras jauda ir daļa no kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras jaudas un pieteikumi tiek iesniegti Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā. Šajā gadījumā vienas pieturas aģentūras darbībā būtu jāņem vērā iesaistīto infrastruktūras pārvaldītāju tīkla pārskats, uz ko principā attiecas valstu regulatīvo iestāžu regulatīvā kontrole.
- 15 Uz otro jautājumu ir jāsniedz atbilde tad, ja infrastruktūras jaudas piešķiršanas pieteikumu iesniegšanas procedūra saskaņā ar Direktīvas 2012/34 27. panta 1. un 2. punktu, skatītiem kopā ar šīs direktīvas IV pielikuma 3. punkta a) apakšpunktu, un tās transponēšanai pieņemtajiem valsts tiesību aktiem prasītājai ir jānosaka savā tīkla pārskatā arī tad, ja šī infrastruktūras jauda ir daļa no kravu pārvadājumu koridora infrastruktūras jaudas Regulas Nr. 913/2010 izpratnē un pieteikumus iesniedz šīs regulas 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā.
- 16 Iesniedzējtiesa šaubās, vai valsts regulatīvā iestāde var rīkoties, nesadarbojoties ar pārējo kravu pārvadājumu koridorā iesaistīto valstu regulatīvajām iestādēm, un noteikt infrastruktūras pārvaldītājam prasības attiecībā uz to, kā ir jāizstrādā procedūra pieteikumu iesniegšanai vienas pieturas aģentūrā – kā šajā lietā attiecībā uz alternatīvas saglabāšanu PCS tehniskas kļūmes gadījumā.
- 17 Šajā saistībā, uzdodot otrā jautājuma a) apakšjautājumu, iesniedzējtiesa vēlas zināt, vai valsts regulatīvajai iestādei, pārbaudot tīkla pārskatu Direktīvas 2012/34

27. panta izpratnē, ir jāņem vērā Regulas Nr. 913/2010 20. panta noteikumi, ja tīkla pārskatā ir reglamentēta procedūra, kādā iesniedz infrastruktūras jaudas piešķiršanas pieteikumus Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā. Ja pilnībā vai daļēji ir jāievēro Regulas Nr. 913/2010 20. panta noteikumi, ir arī jānoskaidro prasības, kas šīs lietas apstākļos no tiem izriet attiecībā uz valsts regulatīvās iestādes darbību. Piemēram, it īpaši valstu regulatīvo iestāžu sadarbības pienākumu, kas minēts regulas 20. panta 1. punkta pirmajā teikumā, varētu interpretēt tādējādi, ka valsts regulatīvā iestāde vai nu drīkst rīkoties tikai kopīgi un pēc būtības vienoti ar pārējo kravu pārvadājumu koridorā iesaistīto valstu regulatīvajām iestādēm, ja tā apstrīd noteikumu par procedūru, kādā iesniedz pieteikumus regulas 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā, vai arī tai sava rīcība katrā ziņā ir jākoordinē ar pārējām valstu regulatīvajām iestādēm.
- 18 Gadījumā, ja Regulas Nr. 913/2010 20. pants nav jāpiemēro, tad, uzdodot otrā jautājuma b) apakšjautājumu, iesniedzējtiesa vēlas zināt, vai šīs lietas apstākļos attiecīgie iepriekš minētie pienākumi izriet no Direktīvas 2012/34, un šajā ziņā it īpaši norāda uz šīs direktīvas 57. pantu.
- 19 Uz trešo jautājumu ir jāatbild tikai tad, ja Regula Nr. 913/2010 ir jāinterpretē tādējādi, ka kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvalde ir kompetenta pati noteikt procedūru, kādā iesniedz infrastruktūras jaudas piešķiršanas pieteikumus regulas 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā, piemēram, – kā šīs lietas apstākļos – noteikt, ka ir jāizmanto vienīgi elektronisks rezervācijas rīks. Tas tiesa, ka *EIBV* valsts tiesību normās, ar kurām tiek transponēta Direktīva 2012/34, ir noteikts tikai minimālais tīkla pārskata saturs, līdz ar to saskaņā ar valsts tiesībām prasītājam nav liegts atspoguļot savā tīkla pārskatā arī kravu pārvadājumu koridora apsaimniekotājvaldes pieņemtos noteikumus. Tomēr iesniedzējtiesa šaubās, vai Federālā tīklu aģentūra šajā ziņā drīkst pārbaudīt prasītājas tīkla pārskatu plašāk nekā tikai attiecībā uz tā satura atbilstību apsaimniekotājvaldes pieņemtajiem noteikumiem.
- 20 Visbeidzot, ja – ņemot vērā iepriekšējos jautājumus – valstu regulatīvās iestādes ir kompetentas pārbaudīt procedūru, kādā iesniedz infrastruktūras jaudas piešķiršanas pieteikumus Regulas Nr. 913/2010 13. panta 1. punktā minētajā vienas pieturas aģentūrā, tad, uzdodot ceturto jautājumu, ir jānoskaidro, kāda nozīme ir sistēmai, ko saskaņā ar Regulas Nr. 913/2010 14. panta 1. punktu, īstenojot šo kompetenci, ir noteikusi kravu pārvadājumu koridora valde. Lietā aplūkoto kravu pārvadājumu koridoru valdes attiecīgās sistēmas 8. panta 2. punktā ir noteikušas, ka koridora jauda ir jāpublicē un jāpiešķir, izmantojot starptautisku pieprasījumu sistēmu, kas pēc iespējas ir jāsaista ar citiem kravu pārvadājumu koridoriem. Iesniedzējtiesai nav skaidrības par sistēmas juridisko un saistošo raksturu regulas 14. panta 1. punkta izpratnē un par to, vai tās galīgā interpretācija ir jāsniedz valsts tiesām vai Tiesai.
- 21 Ar to ir saistīts piektais jautājums, un uz to ir jāatbild tikai tad, ja sistēmas galīgās interpretācijas sniegšana ir Tiesas kompetencē.