

Kohtuasi C-12/20**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

13. jaanuar 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Nordrhein-Westfaleni liidumaa kõrgeim halduskohus, Saksamaa)**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

10. detsember 2019

Kaebaja:

DB Netz AG

Vastustaja:

Saksamaa Liitvabariik

Põhikohtuasja ese

Kaubaveokoridorides asuvate rahvusvaheliste rongiliinide taotlusi käsitlevate võrgustiku teadaannete regulatiivne kontroll määruse nr 913/2010 alusel, täpsemalt: kaebaja kavandatud muudatus tema 2016. aasta võrgustiku teadaande punktis 4.2.5.1 (lause kustutamine)

Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus

Määruse nr 913/2010 ja direktiivi 2012/34/EU tõlgendamine; ELTL artikkel 267

Eelotsuse küsimused

1. Kas määrust nr 913/2010, eelkõige osas, mis puudutab artikli 13 lõike 1, artikli 14 lõike 9 ja artikli 18 punkti c alusel kaubaveokoridori juhatusele pandud ülesandeid, tuleb tõlgendada nii, et kaubaveokoridori juhatusele võib ise kindlaks määrata korra, mis reguleerib infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamist

määruse artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistusele, kusjuures ta võib näiteks (nagu käesoleval juhul) näha ette ainult elektroonilise tellimiskeskonna kasutamise, või on kõnealusele korrale kohaldatavad direktiivi 2012/34/EL artikli 27 lõigetes 1 ja 2 sätestatud üldnormid koostoimes sama direktiivi IV lisa punkti 3 alapunktiga a, millest tulenevalt saab korda muuta ainult kaubaveokoridoris osalevate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate vastavates võrgustiku teadaannetes?

2. Kas juhul, kui esimesele küsimusele tuleb vastata nii, et selles kirjeldatud korda saab muuta ainult kaubaveokoridoris osalevate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate võrgustiku teadaannetes, peab liikmesriigi reguleeriv organ võrgustiku teadaannet kontrollima määruse nr 913/2010 artiklist 20 lähtudes või võtma samamoodi aluseks ainult direktiivi 2012/34/EL sätteid ja nende ülevõtmiseks kehtestatud riigisisised õigusnormid?

a) Kas juhul, kui kontroll peab toimuma määruse nr 913/2010 artiklist 20 lähtudes, on viidatud sättega kooskõlas, et liikmesriigi reguleeriv organ lükkab tagasi esimeses küsimuses kirjeldatud võrgustiku teadaandes ette nähtud korra, tegutsemata seejuures sisuliselt ühtselt ja üheskoos reguleerivate organitega teistest liikmesriikidest, mida kaubaveokoridor samuti läbib, ega konsulteerii ühise tegutsemise huvides eelnevalt teiste liikmesriikide reguleerivate organitega?

b) Kas juhul, kui kontroll peab toimuma direktiivi 2012/34/EL sätetest ja nende ülevõtmiseks kehtestatud liikmesriigi õigusnormidest lähtudes, on nende sätetega, aga eelkõige sama direktiivi artikli 57 lõike 1 teises lauses ette nähtud üldise ühtlustamiskohustusega kooskõlas, et liikmesriigi reguleeriv organ lükkab tagasi esimeses küsimuses kirjeldatud võrgustiku teadaandes ette nähtud korra, tegutsemata seejuures sisuliselt ühtselt ja üheskoos reguleerivate organitega teistest liikmesriikidest, mida kaubaveokoridor samuti läbib, ega konsulteerii ühise tegutsemise huvides eelnevalt teiste liikmesriikide reguleerivate organitega?

3. Kas juhul, kui esimesele küsimusele tuleb vastata nii, et kaubaveokoridori juhatus võib ise määrata kindlaks selles küsimuses kirjeldatud korra, on liikmesriigi reguleerival organil õigus kontrollida raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustiku teadaannet määruse nr 913/2010 artikli 20 või direktiivi 2012/34/EL sätete ja nende ülevõtmiseks kehtestatud liikmesriigi õigusnormide alusel põhjalikumalt, minnes kaugemale selle sisulisest vastavusest juhatuse kindlaks määratud korrale, ja selle vajaduse korral tagasi lükata, kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võrgustiku teadaanne sisaldab seda korda reguleerivaid sätteid? Kui vastus on jaatav, siis kuidas tuleb vastata teise küsimuse osadele a ja b, pidades silmas reguleeriva organi asjaomast pädevust?

4. Kas juhul, kui liikmesriigi reguleerivad organid on eelnevate küsimuste vastustest tulenevalt pädevad kontrollima esimeses küsimuses kirjeldatud korda, tuleb määruse nr 913/2010 artikli 14 lõiget 1 tõlgendada nii, et selle sätte alusel nõukogu kindlaks määratud raamistik on liikmesriigi reguleerivatele organitele ja

liikmesriigi kohtutele siduv liidu õigus, millel on esimus liikmesriigi õiguse suhtes ja millele saab lõplikult siduva tõlgenduse anda Euroopa Kohus?

5. Kas juhul, kui neljandale küsimusele tuleb vastata jaatavalt, tuleb lähtuda sellest, et määruse nr 913/2010 artikli 14 lõike 1 alusel iga kaubaveokoridori nõukogu kehtestatud raamistiku artikli 8 lõikes 2 sisalduv tingimus, et koridori läbilaskevõime tuleb avalikustada ja jaotada rahvusvahelise taotluste esitamise süsteemi abil, mis peab olema võimalikult suures osas kooskõlastatud muude kaubaveokoridoridega, ei luba liikmesriigi reguleerival organil teha otsust, millega tehakse kaubaveokoridoris osalevale raudteefrastruktuuri-ettevõtjale tema võrgustiku teadaande kohta asjaomase taotluste süsteemi kujundamiseks ettekirjutus, mida ei ole kooskõlastatud reguleerivate organitega teistest liikmesriikidest, mida kaubaveokoridor samuti läbib?

Viidatud liidu õigusnormid

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määruse (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta [ELT 2010, L 276, lk 22; edaspidi „määrus nr 913/2010“] artikli 13 („Universaalteenistus infrastruktuuri läbilaskevõime taotlemiseks“) lõige 1, artikli 14 („Kaubarongidele jaotatud läbilaskevõime“) lõiked 1 ja 9 ning artikli 20 („Reguleerivad organid“) lõiked 1 ja 3, samuti põhjendused 7, 25 ja 26

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT 2012, L 343, lk 32; edaspidi „direktiiv 2012/34/EL“) artikli 27 („Võrgustiku teadaanne“) lõiked 1 ja 2, artikli 57 („Reguleerivate asutuste koostöö“) lõige 1 ning IV lisa („Võrgustiku teadaande sisu“) punkti 3 alapunkt a

Viidatud liikmesriigi õigusnormid

Üldine raudteeseadus (Allgemeines Eisenbahngesetz, edaspidi „AEG“): § 14 („Juurdepäas raudtee infrastruktuurile“) lõige 1, § 14d („Avalik-õiguslike raudteefrastruktuuri-ettevõtjate konkreetne teatamiskohustus“) punkt 6 ning § 14e („Reguleeriva asutuse teostatav kontroll“) lõiked 1 ja 3

Määrus raudteefrastruktuuri kasutamise kohta (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, edaspidi „EIBV“): §-d 3, 4 ja 6 ning lisa 1 punkt a ja lisa 2 punkti 3 alapunkt a

Asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte

- 1 Direktiivi 2012/34 artikli 27 ülevõtmiseks vastu võetud EIBV § 4 kohaselt on kaebajal kui raudteefrastruktuuri-ettevõtjal kohustus välja töötada ja avaldada võrgustiku teadaanne. Asjaomane võrgustiku teadaanne peab muu hulgas

sisaldama teavet läbilaskevõime jaotamise põhimõtete ja kriteeriumide kohta. Sellega on hõlmatud teave raudtee läbilaskevõime jaotamise korra rakendamise ja tähtaegade kohta, eelkõige korra kohta, mille kohaselt taotlevad juurdepääsu taotlemise õigusega isikud raudtee-ettevõtjalt rongiliinide jaotamist.

- 2 Kaubaveokoridoride nõukogud (vt määruse nr 913/2010 artikli 8 lõige 1) leppisid 2015. aastal kokku ühise raamistiku määruse nr 913/2010 artikli 14 lõike 1 tähenduses ja määrasid selle kindlaks neist igatüüpe vastutusalas oleva koridori jaoks. Identselt sõnastatud raamistiku artikkel 8 määratles niinimetatud *Corridor One Shop Stop*'i (ehk niinimetatud universaalteenistuse, vt määruse artikli 13 lõige 1) töötamise põhimõtte ja nägi lõikes 2 eelkõige ette, et koridori läbilaskevõime tuleb avalikustada ja jaotada rahvusvahelise taotluste esitamise süsteemi kaudu, mis peab olema võimalikult suures osas kooskõlastatud muude kaubaveokoridoridega. Täpsemalt oli (kaubaveokoridoride) raamistiku artikli 8 lõige 2 ingliskeelses originaalis sõnastatud järgmiselt: „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 Lisaks otsustasid kaubaveokoridoride juhatused (vt määruse nr 913/2010 artikli 8 lõige 2), milles osales ka kaebaja, et raudtee läbilaskevõime taotlusi rahvusvaheliste kaubarongide ettevalmistatud liinide kasutamiseks saab asjaomasele universaalteenistusele esitada ainult elektroonilise tellimiskeskonna *Path Coordination System* (edaspidi „PCS“) kaudu, ja avaldasid asjaomase korra iga kaubaveokoridori koostatud *Corridor Information Document*'i (CID) neljandas raamatus.
- 4 Kaebaja teavitas 31. augustil 2015 Bundesnetzagenturi kui liikmesriigi reguleerivat organit kavatsusest muuta 2016. aasta võrgustiku teadaannet (*Schienennetz-Benutzungsbedingungen 2016*, edaspidi „SNB 2016“). Kaebaja kavandatud muudatused puudutasid muu hulgas SNB 2016 punktis 4.2.5.1 sisalduvat sätet, mis käsitleb korda, mis reguleerib kaubarongide ettevalmistatud liinide kaubaveokoridorides asuva raudtee läbilaskevõime taotluste esitamist määruse nr 913/2010 kohasele pädevale universaalteenistusele. SNB 2016 punkt 4.2.5.1 nägi konkreetselt ette, et asjaomase taotluse saab põhimõtteliselt esitada ainult PCS-i kaudu (esimene lause). Lisaks nägi SNB 2016 punkt 4.2.5.1 ette, et PCS-i tehnilise rikke korral peaks rongiliine olema võimalik taotleda universaalteenistuses, kasutades RailNetEurope koostatud taotlusvormi (kolmas lause, edaspidi „kolmas lause“ või „vaidlusalune tekstiosa“).
- 5 Muudatusega kavatses kaebaja jätta ära võimaluse kasutada PCS-i tehnilise rikke korral varusüsteemina ette nähtud taotlusvormi, see tähendab ilma asendamiseta kustutada sellist olukorda käsitleva SNB 2016 punkti 4.2.5.1 kolmas lause. Kaebaja põhjendas oma otsust nii, et taotlusvormi kasutamist ei ole ette nähtud kaubaveokoridoride juhatuste kokku lepitud ja avaldatud taotluste esitamise korras. Pealegi koostati taotlusvorm ainult muude rahvusvaheliste rongiliinide taotlemiseks. See vorm ei sobi raudtee läbilaskevõime taotlemiseks.

rahvusvaheliste kaubarongide ettevalmistatud liinidel, sest selle küsimustik ei hõlma kogu vajalikku teavet.

- 6 Bundesnetzagentur lükkas 22. septembri 2015. aasta otsusega kavandatud muudatuse tagasi, mille tulemusel ei saa asjaomane muudatus jõustuda, ning see mõjutab ka SNB 2016 alusel kaebaja sõlmitud ja jätkuvalt kehtivaid lepinguid. Kaebaja vaide jättis Bundesnetzagentur rahuldamata. Asjaomase otsuse põhjendustes märkis Bundesnetzagentur, et kui vaidlusalune tekstiosa kustutatakse ilma asendamiseta, rikub SNB 2016 punktis 4.2.5.1 ette nähtud kord kaebaja kohustust tagada tema käitatava raudteeinfrastruktuuri mittediskrimineeriv kasutamine ja pakutavate kohustuslike teenuste mittediskrimineeriv osutamine, sealhulgas rongiliinide jaotamise taotluste menetlemine. Rongiliinide jaotamise korra kohaselt võib määrav olla taotluse esitamise aeg. Juurdepääsu taotlemise õigusega isikutele tuleb varusüsteemina tagada alternatiivne võimalus taotluse esitamiseks PCS-i tehnilise rikke korral. Seejuures võib kaebaja ise otsustada, millise õiguspärase lahenduse pakub ta SNB 2016 punktis 4.2.5.1 kavandatud vaidlusaluse tekstiosa ilma asendamiseta kustutamise asemele.
- 7 Kaebaja esitas 15. märtsil 2016 kaebuse Verwaltungsgericht Köln'ile (Kölni halduskohus). Halduskohus jättis kaebuse 20. aprillil 2018. aasta otsusega rahuldamata. Selle otsuse peale esitas kaebaja apellatsioonkaebuse.

Põhikohtuasja poolte peamised väited

- 8 Kaebaja vaidlustas juba halduskohtus Bundesnetzagentur'i pädevuse kontrollida SNB 2016 punktis 4.2.5.1 ette nähtud korda ja kavandatavaid muudatusi. Määruse nr 913/2010 kohaselt võivad ainult asjaomased juhatused ja nõukogud reguleerida universaalteenistusele taotluste esitamise korda. Neil otsustel on nagu määrusel endal esimene liikmesriigi õiguse suhtes ja liikmesriigi reguleerivad organid ei saa neid kontrollida. Bundesnetzagentur võib üksnes kontrollida, kas sellised tingimused, mis sisalduvad SNB 2016 punktis 4.2.5.1, on koosõlas juhatuse kehtestatud korraga. Isegi kui universaalteenistusele taotluste esitamise korra kujundamine alluks liikmesriigi reguleerivate organite kontrollile, oleks Bundesnetzagentur pidanud meetmete võtmisel tegema koostööd teiste asjassepuutuvate liikmesriikide reguleerivate organitega, nagu on sätestatud määruse nr 913/2010 artikli 20 lõike 1 esimeses lauses. Lisaks on Bundesnetzagentur'i otsus ka sisuliselt puudulik. Varusüsteemi pole vaja, kuna taotluste esitamine PCS-i vahendusel on piisavalt usaldusväärne. Juurdepääsu taotlemise õigusega isikutele suudetakse tagada süsteemi toimimine vähemalt 98,5% tõenäosusega.
- 9 Vastustaja väidab muu hulgas, et raudtee läbilaskevõime jaotamise suhtes on jätkuvalt kohaldatavad direktiivi 2012/34 ülevõtmiseks vastu võetud liikmesriigi üldised õigusnormid juurdepääsuõiguste andmise kohta. Universaalteenistusele taotluse esitamise kord on kaebaja koostatava võrgustiku teadaande kohustuslik osa ja järelikult on Bundesnetzagentur kui liikmesriigi reguleeriv organ pädev

seada tervikuna kontrollima. Määrus nr 913/2010 ei anna kaubaveokoridori juhatusel pädevust kehtestada taotluse esitamise korda, mis on liikmesriigi õiguse suhtes esimuslik. Taotluse esitamise kord tuleb pigem kujundada nii, nagu seda lubavad või näevad ette asjaomaste raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate võrgustiku teadaanded, mida on kontrollinud ja millele on heaks kiitnud liikmesriikide reguleerivad organid. Vastasel juhul tekib raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjatel kaubaveokoridoride osas võimalus ise kehtestada raudtee läbilaskevõime taotlemise erikord, mis ei allu reguleerivate organite kontrollile, millega soovitakse tagada raudtee-ettevõtjatele mittediskrimineeriv juurdepääs.

Eelotsusetaotluse põhjenduse lühikokkuvõte

- 10 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et põhikohtuasja lahendamise oleneb vastusest küsimusele, kas Bundesnetzagentur võis põhjendatult tagasi lükata kaebaja kavandatud muudatused, mis puudutavad SNB 2016 punkti 4.2.5.1. Sellega seoses kohaldatavate õigusnormide hulka kuulub eelkõige AEG § 14 lõikes 1 sätestatud diskrimineerimise keeld. AEG § 14e lõike 1 punkti 4 kohaselt võib Bundesnetzagentur kui vastutav reguleeriv organ pärast avalik-õigusliku raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja asjaomase teatise saamist lükata võrgustiku teadaande kavandatava uue redaktsiooni või selle muudatuse tagasi, kui see ei ole kooskõlas sätetega, mis käsitlevad juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile.
- 11 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb siiski, kas kaebaja saab oma võrgustiku teadaandes üldse kindlaks määrata korda, mis reguleerib kaubaveokoridori infrastruktuuri läbilaskevõime taotlemist määruse nr 913/2010 artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistuse kaudu, ja kas AEG § 14e lõike 1 punkti 4 alusel allub see Bundesnetzagenturi kontrollile. Neil kaalutlustel esitab eelotsusetaotluse esitanud kohus esimese küsimuse.
- 12 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus välja selgitada, kas raudtee läbilaskevõime taotlemise korra suhtes on kohaldatavad direktiivi 2012/34 artikli 27 lõiked 1 ja 2 koostoimes IV lisa punkti 3 alapunktiga a. Selle vastu (ja seega kaebaja seisukoha poolt) räägib arusaam, et määruse nr 913/2010 sätteid tervikuna võib olla võimalik mõista nii, et juurdepääsu kaubaveokoridori infrastruktuuri läbilaskevõimele ja selle kasutamist reguleerivad erinormid. Vastavalt erinormidele on määruse nr 913/2010 artikli 8 lõike 2 kohaselt moodustatav kaubaveokoridori juhatus pädev kindlaks määrama korda, mis reguleerib infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamist määruse nr 913/2010 artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistuse kaudu, samuti teavitama sellest juurdepääsu taotlemise õigusega isikuid *Corridor Information Document*'i (CID) vahendusel. Seega saab juhatus kaubaveokoridori osas ainupädevuse neis küsimustes, mis on üldjuhul vastavalt direktiivi 2012/34 artikli 27 lõigetele 1 ja 2 koostoimes IV lisa punkti 3 alapunktiga a raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vastutusalas.

- 13 Määruse nr 913/2010 artikli 13 lõikest 1, artikli 14 lõigetest 1 ja 9 ning artikli 18 punktist c koostoimes põhjendusega 26 ei tulene siiski piisava selgusega juhatuse õigus määrata kindlaks kord, mis reguleerib taotluste esitamist sama määruse artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistusele. Kirjeldatud õigust ei tulene vahetult ka sama määruse ülejäänud sätetest. Seevastu on liidu seadusandja näinud määruse artikli 14 lõikes 1 sõnaselgelt ette nõukogu õiguse määrata kindlaks kaubaveokoridoris infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise raamistik. Kui liidu seadusandja soovinuks anda juhatusele ainupädevust määrata kindlaks kord, mis reguleerib määruse artikli 13 lõike 1 alusel taotluste esitamist, siis oleks ta seda eeldatavasti teinud samavõrd sõnaselge sättega.
- 14 Lisaks ei tulene määruse nr 913/2010 sätetest piisava selgusega, et kaubaveokoridori juurde kuuluvale infrastruktuuri läbilaskevõimele juurdepääsu ja selle kasutamise suhtes ei ole enam kohaldatav direktiivis 2012/34 ette nähtud üldine kord. Sellisele võimalusele viitab määruse põhjendus 7. See näib (vastustaja õiguskäsitust järgides) oluliselt kinnitavat arusaama, et läbilaskevõime jaotamise taotluste esitamise korra suhtes on sellised raudteeõigust käsitlevad üldnormid nagu direktiivi 2012/34 artikli 27 lõiked 1 ja 2 koostoimes IV lisa punkti 3 alapunktiga a kohaldatavad ka siis, kui asjaomane läbilaskevõime on kaubaveokoridori infrastruktuuri läbilaskevõime osa ja taotlus esitatakse määruse nr 913/2010 artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistusele. Universaalteenistus peab oma tegevuses sellisel juhul juhinduma osalevate raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate võrgustiku teadaannetest, mis põhimõtteliselt alluvad liikmesriikide reguleerivate organite regulatiivsele kontrollile.
- 15 Teisele küsimusele tuleb vastata juhul, kui vastavalt direktiivi 2012/34 artikli 27 lõigetele 1 ja 2 koostoimes IV lisa punkti 3 alapunktiga a ning nende ülevõtmiseks vastu võetud riigisisestele õigusnormidele peab kaebaja oma võrgustiku teadaandes nägema läbilaskevõime jaotamise taotluste esitamise korra ette ka osas, milles asjaomane läbilaskevõime on kaubaveokoridori infrastruktuuri läbilaskevõime osa määruse nr 913/2010 tähenduses ja taotlus esitatakse sama määruse artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistusele.
- 16 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb, kas liikmesriigi reguleeriv organ võib, kaasamata reguleerivaid organeid teistest liikmesriikidest, mida kaubaveokoridor samuti läbib, võtta meetmeid ja teha raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale ettekirjutusi universaalteenistusele taotluste esitamise korra kehtestamiseks (kohustades käesoleval juhul hoidma valmis varusüsteemi PCS-i tehnilise rikke korral).
- 17 Sellega seoses soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teise küsimuse punktiga a teada, kas direktiivi 2012/34 artiklis 27 viidatud võrgustiku teadaande kontrollimisel peab liikmesriigi reguleeriv organ järgima määruse nr 913/2010 artikli 20 sätteid osas, milles võrgustiku teadaanne reguleerib infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamist määruse nr 913/2010 artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistusele. Kui määruse nr 913/2010 artikli 20 sätteid tuleb kas tervikuna või osaliselt järgida, siis on vaja täiendavalt selgitada, milliseid neist tulenevaid kohustusi peab liikmesriigi reguleeriv organ järgima käesoleva juhtumi

asjaoludel. Nimelt on eelkõige määruse nr 913/2010 artikli 20 lõike 1 esimeses lauses nimetatud liikmesriigi reguleerivate organite koostöökohustust võimalik tõlgendada nii, et kui liikmesriigi reguleeriv organ lükkab tagasi tingimused, mis käsitlevad määruse nr 913/2010 artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistusele taotluste esitamise korda, saab ta seda teha ainult sisuliselt ühtselt ja üheskoos reguleerivate organitega teistest liikmesriikidest, mida kaubaveokoridor samuti läbib, või vähemalt peab ta meetmete võtmise kooskõlastama teiste liikmesriikide reguleerivate organitega.

- 18 Kui määruse nr 913/2010 artikkel 20 ei ole kohaldatav, siis soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teise küsimuse punktiga b teada, kas käesoleva juhtumi asjaoludel tulenevad eelnevalt kirjeldatud kohustused direktiivist 2012/34, viidates selles osas eelkõige sama direktiivi artiklile 57.
- 19 Kolmandale küsimusele tuleb vastata juhul, kui määrust nr 913/2010 tuleb tõlgendada nii, et kaubaveokoridori juhatusel on õigus ise kindlaks määrata kord, mis reguleerib infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamist määruse nr 913/2010 artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistusele, ja sealjuures näha näiteks ette – nagu käesoleval juhul – ainult elektroonilise tellimiskeskonna kasutamine. Direktiivi 2012/34 üle võtavad EIBV sätted reguleerivad ainult minimaalseid nõudeid võrgustiku teadaandele, mistõttu ei tuleneks kaebajale liikmesriigi õigusest takistust kajastada oma võrgustiku teadaandes kaubaveokoridori juhatuse kehtestatud korda. Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb siiski, kas Bundesnetzagenturil on õigus kontrollida kaebaja võrgustiku teadaannet põhjalikumalt, minnes kaugemale selle sisulisest vastavusest juhatuse kehtestatud korrale.
- 20 Kui vastustest eelmistele küsimustele tuleneb, et liikmesriikide reguleerivad organid on pädevad kontrollima korda, mis reguleerib infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamist määruse nr 913/2010 artikli 13 lõikes 1 nimetatud universaalteenistusele, siis tuleb lõpuks neljandale küsimusele vastamisega välja selgitada, milline tähendus on selle pädevuse teostamisel kaubaveokoridori nõukogu poolt määruse nr 913/2010 artikli 14 lõike 1 alusel kindlaks määrataval raamistikul. Asjaomaste kaubaveokoridoride nõukogud on iga raamistiku artikli 8 lõikes 2 kindlaks määranud, et koridori läbilaskevõime tuleb avalikustada ja jaotada rahvusvahelise taotluste esitamise süsteemi abil, mis peab olema võimalikult suures osas kooskõlastatud muude kaubaveokoridoridega. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul puudub selgus, milline on määruse artikli 14 lõikes 1 sätestatud raamistiku õiguslik tähendus ja siduvus ning kas sellele saavad lõplikult siduva tõlgenduse anda liikmesriigi kohtud või Euroopa Kohus.
- 21 Viies küsimus seondub eelnevaga ja sellele tuleb vastata ainult juhul, kui raamistikule saab lõplikult siduva tõlgenduse anda Euroopa Kohus.