

**Byla C-12/20**

**Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį**

**Gavimo data:**

2020 m. sausio 13 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen*  
(Vokietija)

**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2019 m. gruodžio 10 d.

**Ieškovė:**

*DB Netz AG*

**Atsakovė:**

Vokietijos Federacinė Respublika

---

**Pagrindinės bylos dalykas**

Tinklo nuostatų dėl tarptautinių traukinių maršrutų registravimo krovinių vežimo koridoriuose pagal Reglamentą (ES) Nr. 913/2010 tikrinimas, kurį atlieka reguliavimo įstaigos, konkrečiai: ieškovės planuojamo atlikti pakeitimo jos 2016 m. tinklo nuostatų 4.2.5.1 punkte (išbraukiant vieną sakinį) tikrinimas

**Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas**

Reglamento (EB) Nr. 913/2010 ir Direktyvos 2012/34/ES išaiškinimas; SESV 267 straipsnis

**Prejudiciniai klausimai**

1. Ar Reglamentas (ES) 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 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 bendrosios sąlygos, nustatytos Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnio 1 ir 2 dalyse kartu su IV priedo 3 punkto a papunkčiu, 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 1 punkte minėta procedūra reglamentuojama tik krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus sistemoje dalyvaujančių infrastruktūros valdytojų tinklo nuostatuose, ar nacionalinė reguliavimo įstaiga tikrina tinklo nuostatus pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 20 straipsnį, ar taip pat tik pagal Direktyvos 2012/34/ES nuostatus ir pagal jai įgyvendinti priimtus nacionalinės teisės aktus?

a) Jei tikrinama pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 20 straipsnį, ar su jo nuostatomis suderinama, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga reiškia pretenzijas dėl tinklo nuostatų taisyklės, kaip antai minėtos 1 punkte, nesiimdama priemonių kartu ir iš esmės vienodai su kitų krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių reguliavimo įstaigomis arba bent iš anksto nepasitardama su jomis dėl bendros strategijos taikymo?

b) Jeigu tikrinama pagal Direktyvos 2012/34/ES nuostatus ir pagal jai įgyvendinti priimtus nacionalinės teisės aktus, ar su jos nuostatomis, ypač su šios direktyvos 57 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje numatyta bendrąja koordinavimo pareiga suderinama, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga reiškia pretenzijas dėl tokios tinklo nuostatų taisyklės, nesiimdama priemonių kartu ir iš esmės vienodai su kitų krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių reguliavimo įstaigomis arba bent iš anksto nepasitardama su jomis dėl bendros strategijos taikymo?

3. Jei į pirmąjį klausimą bus atsakyta taip, kad krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba pati turi teisę nustatyti 1 punkte minėtą procedūrą, ar nacionalinė reguliavimo įstaiga pagal Reglamento (ES) Nr. 913/2010 20 straipsnį arba pagal Direktyvos 2012/34/ES nuostatus ir pagal jai įgyvendinti priimtus nacionalinius teisės aktus turi įgaliojimus tikrinti infrastruktūros valdytojo tinklo nuostatus išsamiau negu tik jų turinio atitiktį administracinės valdybos nustatytai procedūrai ir, esant reikalui, reikšti pretenzijas, jei infrastruktūros valdytojo tinklo nuostatuose yra šią procedūrą reglamentuojančios taisyklės? Jei atsakymas į šį klausimą būtų teigiamas, kaip galima atsakyti į 2 punkto a ir b papunkčiuose pateiktus klausimus dėl šių reguliavimo įstaigos įgaliojimų?

4. Jeigu nacionalinėms reguliavimo įstaigoms, remiantis ankstesniais klausimais, yra suteikti įgaliojimai tikrinti 1 punkte minėtą procedūrą, ar Reglamento (ES) 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 Teisingumo Teismas kaip galutinę teisės aiškinimo instituciją?

5. Jei atsakymas į ketvirtąjį klausimą būtų teigiamas, ar pagal Reglamento (ES) 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 nuostatoms dėl šios prašymų teikimo sistemos struktūros, tačiau tie reikalavimai nėra suderinti su kitų krovinių vežimo koridoriuose dalyvaujančių valstybių nacionalinėmis reguliavimo įstaigomis?

#### **Nurodomos Sąjungos teisės nuostatos**

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 („Vieno langelio“ principo taikymas infrastruktūros pajėgumams“), 14 straipsnio („Kroviniams traukiniams skiriami pajėgumai“) 1 ir 9 dalys, 20 straipsnio („Reguliavimo įstaigos“) 1 ir 3 dalys, 7, 25, 26 konstatuojamosios dalys

2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, 27 straipsnio („Tinklo nuostatai“) 1 ir 2 dalys, 57 straipsnio („Reguliavimo institucijų bendradarbiavimas“) 1 dalis, IV priedo („Tinklo nuostatų turinys“) 3 punkto a papunktis

#### **Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos**

*Allgemeines Eisenbahngesetz* (Bendrasis geležinkelių įstatymas), 14 straipsnio („Prieiga prie geležinkelių infrastruktūros“) 1 dalis, 14d straipsnio („Specialiosios viešųjų geležinkelių infrastruktūros valdytojų pranešimo prievolės“) 6 punktas, 14e straipsnio („Reguliavimo įstaigos atliekamas preliminarus tikrinimas“) 1 ir 3 dalys

*Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung* (Nutarimas dėl geležinkelių infrastruktūros naudojimo), 3, 4, 6 straipsniai, 1 priedo 1 punkto a papunktis, 2 priedo 3 punkto a papunktis

## Bylos aplinkybių ir proceso santrauka

- 1 Įgyvendinant Direktyvos 2012/34 27 straipsnį pagal *Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung* (toliau – EIBV) 4 straipsnį ieškovė, geležinkelių valdytoja, yra įpareigota parengti ir paskelbti *Schienennetz-Benutzungsbedingungen* (Naudojimosi geležinkelių tinklu sąlygos; toliau – SNB). Šiuose SNB taip pat turi būti pateikti duomenys apie infrastruktūros pajėgumų paskirstymo principus ir kriterijus. Jie apima ir duomenis apie geležinkelių pajėgumų paskirstymo procedūros įvykdymą ir terminus, konkrečiai apie prašymų, kuriuos prieigą turintys subjektai teikia geležinkelių valdytojui dėl traukinių maršrutų paskirstymo, procedūrą.
- 2 2015 m. už krovinių vežimo koridorius atsakingos vykdomosios valdybos (žr. Reglamento Nr. 913/2010 8 straipsnio 1 dalį) susitarė dėl bendros infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemos, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalį, ir patvirtino ją atitinkamai jų kompetencijoje esančiam koridoriui. Šių vienodų infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemų 8 straipsnyje nustatyti vadinamojo *Corridor One Shop Stop* (arba vadinamojo „vieno langelio“, žr. reglamento 13 straipsnio 1 dalį) veikimo principai ir pirmiausia jo 2 dalyje numatyta, kad apie koridoriaus pajėgumus skelbiama ir jie paskirstomi naudojantis tarptautine prašymų teikimo sistema, kuri turi būti kiek įmanoma labiau suderinta su kitais krovinių vežimo koridoriais. Infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemų 8 straipsnio 2 dalies nuostatos tekstas anglų kalba parengtame originale buvo toks: „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 Be to, krovinių vežimo koridorių administracinės valdybos (žr. Reglamento Nr. 913/2010 8 straipsnio 2 dalį) nusprendė, dalyvaujant ieškovei, kad prašymai skirti geležinkelių pajėgumų iš anksto sutartuose tarptautinių traukinių maršrutuose per atitinkamą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą galėtų būti teikiami tik naudojantis elektronine užsakymų priemone *Path Coordination System* (PCS), ir paskelbė šias taisykles krovinių vežimo koridoriais informacinio dokumento *Corridor Information Document* (CID) 4 knygoje.
- 4 2015 m. rugpjūčio 31 d. ieškovė pranešė *Bundesnetzagentur* (Federalinė tinklų agentūra), nacionalinei reguliavimo įstaigai, apie ketinimą pakeisti savo 2016 m. tinklo nuostatus (2016 m. SNB). Ieškovės siūlomas pakeitimas, be kita ko, buvo susijęs su 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkte nustatyta prašymų skirti geležinkelių pajėgumų iš anksto sutartuose tarptautinių traukinių maršrutuose teikimo procedūra per atitinkamą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą pagal Reglamentą Nr. 913/2010. Konkrečiai, 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkte numatyta, kad prašymai dėl traukinių maršrutų visada gali būti teikiami tik naudojantis PCS (pirmas sakiny). 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkte taip pat numatyta, kad PCS techninio gedimo atveju turėtų būti suteikta galimybė prašymus dėl traukinių maršrutų teikti per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą naudojantis

*RailNetEurope* organizacijos pateikta prašymo forma (trečias sakiny, toliau – trečias sakiny arba ginčijama teksto dalis).

- 5 Šiuo pakeitimu ieškovė ketino visiškai išbraukti PCS techninio gedimo atveju kaip atsarginę priemonę numatytą prašymo formos naudojimą, t. y. su tokiu atveju susijusį 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkto trečią sakinį. Šį pasiūlymą ji grindė tuo, kad prašymo formos naudojimas nėra numatytas krovinių vežimo koridorių administracinių valdybų priimtose ir paskelbtose prašymų teikimo sąlygose. Be to, prašymo forma yra skirta tik prašymams dėl kitų tarptautinių traukinių maršrutų. Ji netinka prašant skirti geležinkelių pajėgumų iš anksto sutartuose tarptautinių traukinių maršrutuose, nes joje nereikalaujama nurodyti visų šiam reikalui būtinų duomenų.
- 6 2015 m. rugsėjo 22 d. pranešimu *Bundesnetzagentur* pateikė prieštaravimą dėl planuojamo pakeitimo, todėl šis pakeitimas negali įsigalioti (o tai daro poveikį ir ieškovės sutartiniams santykiams, sudarytiems remiantis jos 2016 m. SNB ir vystomais iki šiandien). *Bundesnetzagentur* atmetė ieškovės prieštaravimą. Pagrįsdama savo sprendimą *Bundesnetzagentur* nurodė, kad 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkte nustatyta tvarka, jei būtų išbraukta ginčijama teksto dalis, prieštarautų ieškovės pareigai užtikrinti nediskriminuojantį jos valdomos geležinkelio infrastruktūros naudojimą ir nediskriminuojantį jos siūlomų privalomų paslaugų teikimą, įskaitant prašymų paskirstyti traukinių maršrutus tvarkymą. Remiantis traukinių maršrutų paskirstymo taisyklėmis, prašymo pateikimo laikas gali būti reikšmingas priimant sprendimus. PCS techninio gedimo atveju priegą turintiems subjektams turi būti užtikrinta atsarginė priemonė – alternatyvi galimybė pateikti prašymą. Todėl ieškovei suteikiama galimybė, užuot visiškai išbraukus ginčijamą teksto dalį 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkte, savo nuožiūra pasiūlyti taisyklę, kuri atitiktų įstatymo reikalavimus.
- 7 2016 m. kovo 15 d. ieškovė pateikė skundą *Verwaltungsgericht Köln*. 2018 m. balandžio 20 d. sprendimu *Verwaltungsgericht* atmetė skundą. Dėl šio sprendimo ieškovė pateikė apeliacinį skundą.

### **Esminiai pagrindinės bylos šalių argumentai**

- 8 *Verwaltungsgericht* ieškovė užginčijo *Bundesnetzagentur* įgaliojimus tikrinti 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkte esančias nuostatas ir teikti prieštaravimus dėl planuojamų pakeitimų. Prašymų teikimo procedūros per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą struktūrą, remiantis Reglamentu Nr. 913/2010, nustato tik atitinkamos atsakingos vykdomosios ir administracinės valdybos. Jų nutarimai, kaip ir pats reglamentas, turi viršenybę nacionalinės teisės atžvilgiu ir jiems netaikoma nacionalinių reguliavimo įstaigų kontrolė. *Bundesnetzagentur* gali tik tikrinti, ar 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkto duomenys atitinka administracinės valdybos priimtas sąlygas. Net jei nacionalinės reguliavimo įstaigos galėtų kontroliuoti prašymų teikimo procedūros per „vieno langelio“ principu veikiančią



įstaigą struktūrą, pagal Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio 1 dalies pirmą sakinį *Bundesnetzagentur* galėtų veikti tik kartu su kitomis atitinkamomis nacionalinėmis reguliavimo įstaigomis. Be to, *Bundesnetzagentur* sprendimas neteisingas *ratione materiae* požiūriu. Atsarginių priemonių nereikia, nes prašymų teikimas naudojantis PCS yra pakankamai patikimas. Prieigą turintiems subjektams galima garantuoti ne mažesnę kaip 98,5 % techninį sistemos patikimumą.

- 9 Atsakovė, be kita ko, nurodė, kad geležinkelių pajėgumai ir toliau paskirstomi laikantis bendrųjų nacionalinių nuostatų dėl prieigos suteikimo, kurie pagrįsti Direktyva 2012/34. Todėl prašymų teikimo procedūros per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą sąlygos laikytinos būtinu ieškovės parengiamų SNB turiniu, ir *Bundesnetzagentur*, kaip nacionalinė reguliavimo įstaiga, turi teisę jas visapusiškai kontroliuoti. Reglamentu Nr. 913/2010 krovinių vežimo koridoriaus administracinei valdybai nesuteikiama kompetencija priimti privalomus teisės aktus dėl prašymų teikimo procedūros struktūros, kurie turėtų viršenybę nacionalinės teisės atžvilgiu. Prašymų teikimo procedūra turėtų būti tokia, kokia yra leidžiama ir (arba) nustatyta nacionalinių reguliavimo institucijų patikrintuose ir patvirtintuose susijusių infrastruktūros valdytojų SNB. Kitu atveju infrastruktūros valdytojai krovinių vežimo koridorių srityje galėtų savo nuožiūra kurti specialias taisykles dėl prašymų skirti geležinkelių pajėgumų ir jų negalėtų kontroliuoti reguliavimo įstaigos, siekiančios užtikrinti nediskriminuojančias geležinkelių transporto įmonių galimybes naudotis pajėgumais.

### **Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas**

- 10 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis *Oberverwaltungsgericht* (Aukštesnysis administracinis teismas) atkreipia dėmesį į tai, kad priimant sprendimą pagrindinėje byloje svarbu nustatyti, ar *Bundesnetzagentur* teisėtai pareiškė prieštaravimus dėl ieškovės planuojamo 2016 m. SNB 4.2.5.1 punkto pakeitimo. Prie nuostatų, kurių reikia laikytis šiomis aplinkybėmis, pirmiausia priskiriamas diskriminacijos draudimas, įtvirtintas *Allgemeines Eisenbahngesetz* (toliau – AEG) 14 straipsnio 1 dalyje. Pagal AEG 14e straipsnio 1 dalies 4 punktą *Bundesnetzagentur*, kaip atsakinga reguliavimo įstaiga, gavusi atitinkamą viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymo įmonės pranešimą apie planuojamą SNB išdėstymą nauja redakcija ar pakeitimus, gali pareikšti prieštaravimą, jei šiuo sprendimu pažeidžiamos geležinkelių teisės aktų nuostatos dėl prieigos prie geležinkelių infrastruktūros.
- 11 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas abejoja, ar ieškovė savo SNB apskritai gali reglamentuoti prašymų skirti krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros pajėgumų procedūrą per Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą, todėl pagal AEG 14e straipsnio 1 dalies 4 punktą ją turi kontroliuoti *Bundesnetzagentur*. Šiomis aplinkybėmis teikiamas pirmasis prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo klausimas.

- 12 Šiuo pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas nori išsiaiškinti, ar prašymų skirti geležinkelių pajėgumų teikimo procedūra patenka į Direktyvos 2012/34 27 straipsnio 1 ir 2 dalių kartu su IV priedo 3 punkto a papunkčio taikymo sritį ar ne. Šiai prielaidai (vadinasi, ir ieškovės argumentams) prieštarauja aplinkybė, kad Reglamento Nr. 913/2010 nuostatos gali būti bendrai aiškinamos taip, jog prieiga prie krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros pajėgumų ir naudojimas jais reglamentuojami atskira reguliavimo tvarka. Taikant šią reguliavimo tvarką administracinė valdyba, kurią reikia įsteigti krovinių vežimo koridoriui pagal reglamento 8 straipsnio 2 dalį, turi nustatyti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūrą per reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą ir apie tai informuoti prieigą turinčius subjektus, naudodamasi *Corridor Information Document* (CID). Vadinasi, administracinė valdyba krovinių vežimo koridoriaus lygiu išskirtinai prisiimtų tas užduotis, kurios pagal Direktyvos 2012/34 27 straipsnio 1 ir 2 dalis kartu su IV priedo 3 punkto a papunkčiu yra priskirtos infrastruktūros valdytojams.
- 13 Vis dėlto iš Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalies, 14 straipsnio 1 ir 9 dalių, 18 dalies c punkto kartu su 26 konstatuojamąja dalimi negalima daryti aiškios išvados, kad administracinė valdyba turi įgaliojimus nustatyti prašymų teikimo procedūrą per šio reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą. Tokių įgaliojimų taip pat negalima tiesiogiai pagrįsti jokia kita reglamento nuostata. Priešingai, Sąjungos teisės aktų leidėjas reglamento 14 straipsnio 1 dalyje aiškiai nurodė, kad vykdomoji valdyba turi teisę nustatyti infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemą. Jei Sąjungos teisės aktų leidėjas būtų norėjęs reglamentuoti išskirtinius administracinės valdybos įgaliojimus nustatyti prašymų teikimo procedūrą pagal reglamento 13 straipsnio 1 dalį, tikėtina, kad jis būtų suformulavęs tokią pat aiškia nuostata.
- 14 Iš Reglamento Nr. 913/2010 nuostatų taip pat aiškiai negalima spręsti, kad prieiga prie krovinių vežimo koridoriuje kontroliuojamų infrastruktūros pajėgumų ir naudojimas jais nebepatenka į bendrąją reguliavimo tvarką pagal Direktyvą 2012/34. Tokią išvadą galima pagrįsti reglamento 7 konstatuojamąja dalimi. Tai atrodo (atsižvelgiant į atsakovės teisinį aiškinimą) rimtas argumentas, leidžiantis daryti prielaidą, kad prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūra patenka į bendrųjų geležinkelių reglamentuojančių Direktyvos 2012/34 27 straipsnio 1 ir 2 dalių kartu su IV priedo 3 punkto a papunkčiu nuostatų taikymo sritį, jei šie infrastruktūros pajėgumai sudaro krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros pajėgumų dalį ir prašymai teikiami per Reglamento Nr. 913/2010 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą. „Vieno langelio“ principu veikiančios įstaigos veikla tokiu atveju būtų nustatoma pagal susijusių infrastruktūros valdytojų parengtas SNB, kurias visada kontroliuoja nacionalinės reguliavimo įstaigos.
- 15 I antrąjį klausimą prašoma atsakyti tuo atveju, jei ieškovė savo SNB taip pat reglamentuoja prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūrą pagal

Direktyvos 2012/34 27 straipsnio 1 ir 2 dalių kartu su IV priedo 3 punkto a papunktį ir pagal jai įgyvendinti priimtus nacionalinės teisės aktus tokia apimtimi, kokia šie infrastruktūros pajėgumai sudaro krovinių vežimo koridoriaus infrastruktūros pajėgumų dalį pagal Reglamentą Nr. 913/2010, o prašymai teikiami per reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą.

- 16 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas abejoja, ar nacionalinė reguliavimo įstaiga gali veikti nebendradarbiaudama su kitų krovinių vežimo koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių narių nacionalinėmis reguliavimo įstaigomis ir nustatyti sąlygas infrastruktūros valdytojui dėl prašymų teikimo procedūros per „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą (kaip šiuo atveju numatant atsarginę priemonę techninio PCS gedimo atveju).
- 17 Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas antrojo klausimo a punktu norėtų išsiaiškinti, ar nacionalinė reguliavimo įstaiga, tikrindama SNB pagal Direktyvos 2012/34 27 straipsnį turi atsižvelgti į Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio nuostatas, jeigu SNB reglamentuojama prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūrą per reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą. Jei reikia visiškai arba iš dalies atsižvelgti į Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnį, tuomet būtina išsiaiškinti, kokios sąlygos taikytinos pagal šį straipsnį nacionalinei reguliavimo įstaigai šios bylos aplinkybėmis. Reglamento 20 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje nurodytą nacionalinių reguliavimo įstaigų bendradarbiavimo pareigą pirmiausia būtų galima aiškinti taip, kad nacionalinė reguliavimo įstaiga gali veikti arba tik kartu ir iš esmės vienodai su kitų krovinių vežimo koridoriaus sistemoje dalyvaujančių valstybių nacionalinėmis reguliavimo įstaigomis, jei ji reiškia pretenzijas dėl prašymų teikimo procedūros per reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą, arba bent turi suderinti savo veiksmus su kitomis nacionalinėmis reguliavimo įstaigomis.
- 18 Jei nebūtų galima taikyti Reglamento Nr. 913/2010 20 straipsnio, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas antrojo klausimo b punktu siekia sužinoti, ar šios bylos aplinkybėmis pagal Direktyvos 2012/34 reikalavimus atsiranda atitinkamos minėtos pareigos, ir šiuo atveju pirmiausia nurodo šios direktyvos 57 straipsnį.
- 19 I trečiąjį klausimą reikia atsakyti tik tuo atveju, jei Reglamentą Nr. 913/2010 reikėtų aiškinti taip, kad krovinių vežimo koridoriaus administracinė valdyba turėtų teisę pati nustatyti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūrą per reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ principu veikiančią įstaigą ir tokiu atveju (kaip šiomis aplinkybėmis) reikalauti naudoti tik elektroninę užsakymų priemonę. EIBV nacionalinėmis nuostatomis, įgyvendinančiomis Direktyvą 2012/34, reglamentuojamas tik būtiniausias SNB turinys, todėl ieškovei pagal nacionalinę teisę netrukdoma į savo SNB perkelti net krovinių vežimo koridoriaus administracinės valdybos priimtas taisykles. Vis



dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas abejoja, ar *Bundesnetzagentur* gali atlikti išsamesnį ieškovės SNB tikrinimą, o ne tik tikrinti jų turinio atitiktį administracinės valdybos priimtai tvarkai.

- 20 Jeigu nacionalinės reguliavimo įstaigos (remiantis pateiktais klausimais) turi įgaliojimus tikrinti prašymų skirti infrastruktūros pajėgumų teikimo procedūrą per reglamento 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą „vieno langelio“ įstaigą, tuomet nagrinėjant ketvirtąjį klausimą reikia išsiaiškinti, kokią reikšmę turi krovinių vežimo koridoriaus vykdomosios valdybos pagal Reglamento Nr. 913/2010 14 straipsnio 1 dalį nustatyta infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistema, kai naudojamos šiais įgaliojimais. Čia aptariamų krovinių vežimo koridorių vykdomosios valdybos atitinkamos infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemos 8 straipsnio 2 dalyje nustatė, kad apie koridoriaus pajėgumus skelbiama ir jie paskirstomi naudojantis tarptautine prašymų teikimo sistema, kuri turi būti kiek įmanoma labiau suderinta su kitais krovinių vežimo koridoriais. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui neaišku, koks yra pagal reglamento 14 straipsnio 1 dalį nustatytos infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemos teisinis pobūdis ir privalomas poveikis, taip pat ar ją turi aiškinti nacionaliniai teismai arba Teisingumo Teismas kaip galutinė teisės aiškinimo institucija.
- 21 Penktasis klausimas yra papildomas ir į jį reikia atsakyti tik tuo atveju, jei infrastruktūros pajėgumų krovinių vežimo koridoriuje paskirstymo sistemą turi išsiaiškinti Teisingumo Teismas kaip galutinė teisės aiškinimo institucija.