

**C-12/20****Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

13 de enero de 2020

**Órgano jurisdiccional remitente:**

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen  
(Tribunal Superior de lo Contencioso-Administrativo del estado  
federado de Renania del Norte-Westfalia, Alemania)

**Fecha de la resolución de remisión:**

10 de diciembre de 2019

**Parte demandante:**

DB Netz AG

**Parte demandada:**

Bundesrepublik Deutschland (República Federal de Alemania)

**Objeto del procedimiento principal**

Control reglamentario de la declaración sobre la red en lo que se refiere a la solicitud de franjas ferroviarias internacionales en los corredores de mercancías con arreglo al Reglamento n.º 913/2010; más concretamente, control de una modificación propuesta por la demandante en el punto 4.2.5.1 de su declaración sobre la red de 2016 (supresión de un párrafo)

**Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial**

Interpretación del Reglamento (UE) n.º 913/2010 y de la Directiva 2012/34/UE; artículo 267 TFUE

## Cuestiones prejudiciales

1. ¿Debe interpretarse el Reglamento (UE) n.º 913/2010, en particular en lo que atañe a las funciones atribuidas al consejo de administración de un corredor de mercancías en los artículos 13, apartado 1, 14, apartado 9, y 18, letra c), de este Reglamento, en el sentido de que ese consejo está facultado para establecer por su cuenta el procedimiento para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura ante la ventanilla única a la que se refiere el artículo 13, apartado 1, de dicho Reglamento, imponiendo, por ejemplo, como sucede en el caso de autos, que se utilice exclusivamente a tal efecto una herramienta de reserva electrónica, o bien se halla comprendido este procedimiento en las disposiciones generales del artículo 27, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34/UE, en relación con el anexo IV, punto 3, letra a), de esta, en virtud de las cuales ese procedimiento únicamente puede regirse por lo que establezcan los administradores de infraestructuras afectados por un corredor de mercancías en su correspondiente declaración sobre la red?

2. En el supuesto de que se responda a la primera cuestión que el procedimiento al que esta se refiere se rige únicamente por lo que se establezca en la declaración sobre la red de los administradores de infraestructuras afectados por un corredor de mercancías, ¿debe efectuarse la revisión de la declaración sobre la red por parte de un organismo regulador nacional conforme a lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 o, también exclusivamente, con arreglo a lo establecido en las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE y en las disposiciones nacionales adoptadas para su ejecución?

a) En el supuesto de que la revisión se rija por lo previsto en el artículo 20 del Reglamento (UE) n.º 913/2010, ¿es compatible con lo dispuesto en dicho artículo que un organismo regulador nacional se oponga a una regla contenida en una declaración sobre la red como la mencionada en la cuestión 1, sin actuar, a este respecto, de manera conjunta y esencialmente uniforme con los organismos reguladores de los demás Estados afectados por un corredor de mercancías o sin haberlos consultado, al menos, previamente para promover un enfoque común?

b) En la medida en que la revisión se rija por las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE y las disposiciones nacionales adoptadas para su ejecución, ¿es compatible con tales disposiciones, en particular con la obligación general de coordinación prevista en el artículo 57, apartado 1, párrafo segundo, de la citada Directiva, que un organismo regulador nacional se oponga a dicha regla, sin actuar, a este respecto, de manera conjunta y esencialmente uniforme con los organismos reguladores de los demás Estados afectados por un corredor de mercancías o sin haberlos consultado, al menos, previamente para promover un enfoque común?

3. En el supuesto de que se responda a la primera cuestión que el consejo de administración de un corredor de mercancías está facultado para establecer por su

cuenta el procedimiento mencionado en la cuestión 1, ¿puede un organismo regulador nacional, conforme al artículo 20 del Reglamento (UE) n.º 913/2010 o a las disposiciones de la Directiva 2012/34/UE y las disposiciones adoptadas para su ejecución, revisar la declaración sobre la red de un administrador de infraestructuras más allá de verificar la conformidad de su contenido con el procedimiento establecido por el consejo de administración y, en su caso, oponerse a ella, cuando la declaración sobre la red de un administrador de infraestructuras incluya reglas sobre tal procedimiento? En caso de respuesta afirmativa, ¿cómo debe responderse a las cuestiones formuladas en la cuestión 2, letras a) y b), a la vista de esta facultad del organismo regulador?

4. En la medida en que, a la luz de las cuestiones anteriores, los organismos reguladores nacionales tengan atribuidas competencias para revisar el procedimiento al que se ha hecho referencia en la cuestión 1, ¿debe interpretarse el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 913/2010 en el sentido de que el marco regulador definido por la comisión ejecutiva de conformidad con la citada disposición tiene la consideración de Derecho de la Unión vinculante para los organismos reguladores nacionales y los tribunales nacionales, lo que supone la aplicación preferente frente al Derecho nacional y la sujeción a la interpretación última del Tribunal de Justicia?

5. En caso de respuesta afirmativa a la cuarta cuestión, la disposición adoptada por las comisiones consultivas de todos los corredores de mercancías, en el sentido del artículo 14, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 913/2010, en virtud del artículo 8, apartado 2, del respectivo marco regulador, según la cual la capacidad del corredor debe publicarse y adjudicarse mediante un sistema internacional de solicitud, que debe armonizarse, en la medida de lo posible, con los otros corredores de mercancías, ¿es contraria a la decisión de un organismo regulador nacional por la que se imponen a un administrador de infraestructuras afectado por un corredor de mercancías, a efectos de la declaración sobre la red de este, normas para la organización de dicho sistema de solicitud que no estén armonizadas con los organismos reguladores nacionales de los demás Estados afectados por el corredor de mercancías?

### **Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas**

Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo: artículo 13, apartado 1 («Ventanilla única para las solicitudes de capacidad de infraestructura»), artículo 14 («Adjudicación de capacidad a los trenes de mercancías»), apartados 1 y 9, artículo 20 («Organismos reguladores»), apartados 1 y 3, y considerandos 7, 25 y 26

Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único: artículo 27 («Declaración sobre la red»), apartados 1 y 2, artículo 57 («Cooperación entre

organismos reguladores»), apartado 1, y anexo IV («Contenido de la declaración sobre la red»), punto 3, letra a)

### **Disposiciones de Derecho nacional invocadas**

Allgemeines Eisenbahngesetz (Ley General de Ferrocarriles): artículo 14 («Acceso a la infraestructura ferroviaria»), apartado 1, artículo 14d («Obligaciones específicas de comunicación de las empresas públicas de infraestructura ferroviaria»), punto 6, y artículo 14e («Análisis previo por parte de los organismos reguladores»), apartados 1 y 3

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Reglamento relativo al Acceso a la Infraestructura Ferroviaria): artículos 3, 4, 6, anexo 1, punto 1, letra a), y anexo 2, punto 3, letra a)

### **Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal**

- 1 Como administrador de infraestructuras ferroviarias, la demandante, en aplicación del artículo 27 de la Directiva 2012/34, está obligada, conforme al artículo 4 del Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Reglamento relativo al Acceso a la Infraestructura Ferroviaria; en lo sucesivo, «EIBV»), a redactar y publicar una declaración sobre la red (en lo sucesivo, «DSR»). En dicha DSR debe indicarse también información sobre los principios básicos y los criterios para la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Asimismo, debe figurar en ella información sobre la tramitación y sobre los plazos del procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, en particular en lo que atañe al procedimiento para que los interesados soliciten la adjudicación de franjas ferroviarias al administrador de infraestructuras.
- 2 En 2015, las comisiones ejecutivas competentes en materia de corredores de mercancías (véase el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 913/2010) acordaron marcos reguladores comunes en el sentido del artículo 14, apartado 1, del Reglamento n.º 913/2010 y definieron estos para cada corredor de su respectiva competencia. El artículo 8 de estos marcos reguladores, redactados en idénticos términos, definía los principios básicos para el funcionamiento del denominado *Corridor One Shop Stop* (o sea, de la denominada ventanilla única; véase el artículo 13, apartado 1, del Reglamento) y, en particular, preveía, en su apartado 2, que la capacidad del corredor debe publicarse y adjudicarse mediante un sistema internacional de solicitud, que debe armonizarse, en la medida de lo posible, con los otros corredores de mercancías. El tenor literal de la disposición contenida en el artículo 8, apartado 2, del marco regulador (de los corredores de mercancías), en su versión original inglesa, es como sigue: «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 Al mismo tiempo, los consejos de administración de los corredores de mercancías, con la participación de la demandante, decidieron (véase el artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 913/2010) que las solicitudes de adjudicación de capacidad de infraestructura relativas a las franjas ferroviarias internacionales preestablecidas, podían presentarse ante la correspondiente ventanilla exclusivamente utilizando la herramienta de reserva electrónica *Path Coordination System* (PCS), y publicaron tales normas en el libro 4 del *Corridor Information Document* (CID) relativo al corredor de mercancías.
- 4 El 31 de agosto de 2015, la demandante informó a la Bundesnetzagentur (Agencia Federal Reguladora), como organismo regulador nacional, de una modificación prevista en su declaración sobre la red 2016 (DSR 2016). El objeto de esa modificación propuesta por la demandante era, entre otras cosas, la regla, que figura en el punto 4.2.5.1 de la DSR 2016, relativa al procedimiento para solicitar la capacidad de infraestructura relativa a las franjas ferroviarias preestablecidas en los corredores de mercancías en el sentido del Reglamento n.º 913/2010 ante la ventanilla competente a tal efecto en cada caso. Más concretamente, el punto 4.2.5.1 de la DSR 2016 establecía que, en principio, las solicitudes de franjas ferroviarias podían presentarse exclusivamente en formato electrónico (párrafo 1) y preveía también que, en el caso de que se produjera una avería informática, era posible presentar la solicitud de franja ferroviaria ante la ventanilla utilizando el formulario de solicitud facilitado por el organismo RailNetEurope (párrafo 3; en lo sucesivo, «párrafo 3» o «pasaje controvertido»).
- 5 Con la modificación, la demandante pretendía suprimir la utilización del formulario de solicitud previsto como solución alternativa en el caso de que se produjera una avería informática, recogida en el párrafo 3 del punto 4.2.5.1 de la DSR 2016, por considerar que, en las disposiciones aprobadas y publicadas por los consejos de administración de los corredores de mercancías relativas a la solicitud, no se incluía previsión alguna sobre el empleo del formulario de solicitud. Aducía, además, que el formulario de solicitud estaba pensado únicamente para solicitar otras franjas ferroviarias internacionales. Para las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria relativas a las franjas ferroviarias internacionales preestablecidas, ese formulario no resulta adecuado, ya que en él no se exige que se hagan constar todos los datos necesarios al efecto.
- 6 Mediante decisión de 22 de septiembre de 2015, la Bundesnetzagentur desestimó la modificación propuesta, con la consecuencia de que dicha modificación no puede entrar en vigor, lo cual tiene efectos también sobre las relaciones contractuales concluidas por la demandante sobre la base de su DSR 2016 y hasta hoy existentes. La Bundesnetzagentur refuta la oposición formulada por la demandante por entender que la supresión del pasaje controvertido de la regla contenida en el punto 4.2.5.1 de la DSR 2016, sin que dicho pasaje sea sustituido, conlleva un incumplimiento de la obligación que incumbe a la demandante de garantizar una utilización no discriminatoria de la infraestructura ferroviaria administrada por ella y la prestación no discriminatoria de los servicios obligatorios que ofrece, incluida la tramitación de las solicitudes de adjudicación

de franjas ferroviarias. Con arreglo a lo dispuesto para la adjudicación de franjas ferroviarias, el momento exacto de presentación de la solicitud resulta determinante a efectos de la decisión. En el caso de que se produzca una avería informática, debería quedar garantizada a los titulares de una autorización de acceso la posibilidad de presentar la solicitud de forma alternativa. En este sentido, corresponde a la demandante adoptar una regla que respete plenamente las exigencias legales en vez de proponer la supresión del pasaje controvertido en el punto 4.2.5.1 de la DSR 2016, sin sustituirlo.

- 7 El 15 de marzo de 2016, la demandante interpuso recurso ante el Verwaltungsgericht Köln (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Colonia), que este desestimó mediante sentencia de 20 de abril de 2018. El recurso de casación interpuesto por la demandante se dirige contra dicha sentencia.

### **Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal**

- 8 La demandante ya impugnó ante el Verwaltungsgericht la competencia de la Bundesnetzagentur para poder revisar las disposiciones contenidas en el punto 4.2.5.1 de la DSR 2016 y oponerse a las modificaciones allí previstas. A su juicio, la organización del procedimiento de solicitud ante la ventanilla, con arreglo al Reglamento n.º 913/2010, compete exclusivamente a las comisiones ejecutivas y a los consejos de administración responsables en cada caso. Al igual que el propio Reglamento, sus disposiciones son de aplicación preferente frente al Derecho nacional y no están sujetas al control de los organismos reguladores nacionales. Según la demandante, la Bundesnetzagentur puede revisar únicamente información como la que figura en el punto 4.2.5.1 de la DSR 2016 para verificar su conformidad con las decisiones adoptadas por el consejo de administración. Aun cuando la organización del procedimiento de solicitud ante la ventanilla estuviera sujeta al control de los organismos reguladores nacionales, la Bundesnetzagentur, con arreglo al artículo 20, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento n.º 913/2010, solo podría actuar conjuntamente con los demás organismos nacionales reguladores afectados. Además, la demandante considera que la decisión de la Bundesnetzagentur adolece de errores en cuanto al fondo. A su juicio, no es necesario prever una solución alternativa, ya que la presentación de una solicitud en formato electrónico es suficientemente fiable, pudiendo garantizarse a los titulares de una autorización de acceso una fiabilidad técnica del sistema de al menos el 98,5 %.
- 9 La demandada alegó, en particular, que la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria está sujeta además a las disposiciones generales nacionales en materia de concesión de acceso que se basan en la Directiva 2012/34. Así pues, las disposiciones relativas al procedimiento de solicitud ante la ventanilla constituyen parte esencial de la DSR que la demandante debe redactar y están sujetas como tales al control exhaustivo de la Bundesnetzagentur como organismo regulador nacional. El Reglamento n.º 913/2010 no atribuye al consejo

de administración de un corredor de mercancías la facultad de adoptar disposiciones vinculantes para organizar el procedimiento de solicitud que sean de aplicación preferente frente al Derecho nacional. Al contrario, según la demandada, el procedimiento de solicitud debe organizarse con arreglo a lo que acuerden o establezcan los administradores de infraestructuras afectados en sus DSR, una vez examinadas y aprobadas estas por los organismos reguladores nacionales. De no ser así, los administradores de infraestructuras de los corredores de mercancías tendrían la facultad de fijar libremente normas particulares para la solicitud de capacidad de infraestructura ferroviaria no sujetas a ningún control por parte del organismo regulador que garantizara un acceso no discriminatorio para las empresas de transportes ferroviarios.

### **Breve exposición de la fundamentación de la petición de la decisión prejudicial**

- 10 El Oberverwaltungsgericht remitente indica que, para resolver el litigio principal, es preciso determinar si la Bundesnetzagentur impugnó válidamente la modificación del punto 4.2.5.1 de la DSR 2016 propuesta por la demandante. Entre las normas que deben tomarse en consideración a este respecto, figura, en particular el principio de no discriminación del artículo 14, apartado 1, de la Allgemeines Eisenbahngesetz (Ley General de Ferrocarriles; en lo sucesivo, «AEG»). Con arreglo al artículo 14e, apartado 1, punto 4, de la AEG, la Bundesnetzagentur, como autoridad de reglamentación competente, puede oponerse, tras la oportuna notificación por parte de una empresa pública administradora de infraestructuras ferroviarias, a la nueva versión o modificación de la DSR propuesta, siempre que esta no se ajuste a lo dispuesto en la normativa ferroviaria en materia de acceso a la infraestructura ferroviaria.
- 11 Sin embargo, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre si el procedimiento para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura de un corredor de mercancías ante la ventanilla única a la que se refiere el artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 913/2020 puede ser establecido por la demandante en su DSR y, consecuentemente, queda sujeto al control de la Bundesnetzagentur conforme al artículo 14e, apartado 1, punto 4, de la AEG. En este contexto, debe encuadrarse la primera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional remitente.
- 12 Mediante esta primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente desea saber si el procedimiento para solicitar la capacidad de infraestructura ferroviaria está comprendido en el ámbito de aplicación del artículo 27, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34, en relación con el anexo IV, punto 3, letra a), de esta. En contra de esta postura (y, por tanto, a favor de la tesis de la demandante) cabe aducir que las disposiciones del Reglamento n.º 913/2010 en su conjunto podrían entenderse eventualmente en el sentido de que el acceso a la capacidad de infraestructura de un corredor de mercancías, y la utilización de esa capacidad, están sujetos a un régimen normativo autónomo. Conforme a dicho régimen normativo, incumbiría al consejo de administración encargado de organizar un

corredor de mercancías, con arreglo al artículo 8, apartado 2, del Reglamento, establecer el procedimiento para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura ante la ventanilla única a la que se refiere artículo 13, apartado 1, de dicho Reglamento e informar a los titulares de una autorización de acceso al respecto en el *Corridor Information Document* (CID). De este modo, el consejo de administración en el ámbito de un corredor de mercancías asumiría de forma exclusiva aquellas tareas que, de lo contrario, corresponderían al administrador de la infraestructura, con arreglo al artículo 27, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34, en relación con el anexo IV, punto 3, letra a), de esta.

- 13 Ahora bien, de las disposiciones de los artículos 13, apartado 1, 14, apartados 1 y 9, y 18, letra c), del Reglamento n.º 913/2010, en relación con el considerado 26 de este, no se deduce expresamente que el consejo de administración tenga la competencia para poder establecer el procedimiento de solicitud ante la ventanilla única mencionada en el artículo 13, apartado 1, del citado Reglamento. Dicha competencia tampoco resulta directamente de ninguna otra disposición del Reglamento. En cambio, el legislador de la Unión estableció expresamente, en el artículo 14, apartado 1, del Reglamento, la competencia de la comisión ejecutiva para definir un marco regulador. Si el legislador de la Unión hubiera querido establecer también una competencia exclusiva del consejo de administración para determinar el procedimiento de solicitud previsto en el artículo 13, apartado 1, del Reglamento, cabría esperar probablemente que hubiera optado también por una previsión expresa.
- 14 De ninguna de las disposiciones del Reglamento n.º 913/2010 se puede deducir tampoco expresamente que el acceso a la capacidad de infraestructura asignada a un corredor de mercancías, y su utilización, ya no se hallen comprendidos en el régimen general de la Directiva 2012/34. En tal sentido apunta el considerando 7 del Reglamento. Este parece ser un indicio inequívoco (en consonancia con el punto de vista jurídico de la demandada) de que el procedimiento para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura se halla comprendido también en el ámbito de las disposiciones generales en materia ferroviaria del artículo 27, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34, en relación con el anexo IV, punto 3, letra a), de esta, incluso cuando esa capacidad forma parte de la capacidad de infraestructura de un corredor de mercancías y la solicitud se presenta ante la ventanilla única a la que se refiere el artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 913/2010. En este último caso, el funcionamiento de la ventanilla única debería guiarse por las DSR del administrador de infraestructuras afectado, sujetas, en principio, a los controles reglamentarios de los organismos reguladores nacionales.
- 15 La segunda cuestión prejudicial debe responderse en el supuesto de que se considere que el procedimiento para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura, de conformidad con el artículo 27, apartados 1 y 2, de la Directiva 2012/34, en relación con el anexo IV, punto 3, letra a), de esta y las disposiciones nacionales adoptadas para su ejecución, se rige también por lo que establezca la demandante en su DSR, siempre que esa capacidad forme parte de la capacidad de

infraestructura de un corredor de mercancías en el sentido del Reglamento n.º 913/2010 y la solicitud se presente ante la ventanilla única a la que se refiere el artículo 13, apartado 1, de ese Reglamento.

- 16 El órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre si un organismo regulador nacional puede operar sin la cooperación con los organismos reguladores de los demás Estados miembros afectados por un corredor de mercancías y prescribir al administrador de la infraestructura normas para la organización del procedimiento de solicitud ante la ventanilla única, como en el presente litigio, a efectos de la previsión de una solución alternativa en caso de que se produzca una avería informática.
- 17 En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente, mediante la segunda cuestión prejudicial, letra a), desea saber, si un organismo regulador nacional, al revisar la DSR en el sentido del artículo 27 de la Directiva 2012/34, debe respetar lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento n.º 913/2010, en caso de que la DSR regule el procedimiento para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura ante la ventanilla única a la que se refiere el artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 913/2010. En el supuesto de que deba tener en cuenta total o parcialmente lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento n.º 913/2010, se ha de dilucidar todavía qué pautas se derivan de él, en las circunstancias del caso de autos, para la actividad de un organismo regulador nacional. Así, las obligaciones de cooperación de los organismos nacionales a las que se refiere el artículo 20, apartado 1, párrafo primero, del Reglamento podrían interpretarse, en particular, en el sentido de que un organismo nacional solo puede actuar de manera conjunta y esencialmente uniforme con los organismos nacionales de los demás Estados afectados por un corredor de mercancías cuando se oponga a una regulación del procedimiento de solicitud ante la ventanilla única a la que se refiere el artículo 13, apartado 1, del Reglamento, o bien coordinar su actuación, en cualquier caso, con los otros organismos nacionales reguladores.
- 18 En el supuesto de que el artículo 20 del Reglamento n.º 913/2010 no resulte aplicable, el órgano jurisdiccional remitente, mediante su segunda cuestión prejudicial, letra b), desea saber si, en las circunstancias del presente asunto, de la Directiva 2012/34 se deducen obligaciones como las que se han expuesto anteriormente, remitiéndose, a este respecto, en particular al artículo 57 de la citada Directiva.
- 19 La tercera cuestión prejudicial solo debe responderse en el supuesto de que el Reglamento n.º 913/2010 se interprete en el sentido de que el consejo de administración de un corredor de mercancías está facultado para definir autónomamente el procedimiento para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura ante la ventanilla única mencionada en el artículo 13, apartado 1, del Reglamento, imponiendo de este modo, como sucede en el caso de autos, que se utilice a tal efecto exclusivamente una herramienta de reserva electrónica. Ciertamente las disposiciones nacionales del EIBV en ejecución de la Directiva 2012/34 establecen únicamente el contenido mínimo de la DSR, de modo que no

se impide que la demandante, conforme al Derecho nacional, reproduzca en su propia DSR las reglas adoptadas por el consejo de administración de un corredor de mercancías. No obstante, para el órgano jurisdiccional remitente resulta dudoso si, a este respecto, la Bundesnetzagentur puede revisar la DSR de la demandante más allá de verificar su conformidad con las reglas adoptadas por el consejo de administración.

- 20 Por último, en la medida en que, a la luz de las cuestiones anteriores, los organismos reguladores nacionales tengan atribuidas competencias para revisar el procedimiento para solicitar la adjudicación de capacidad de infraestructura ante la ventanilla única a la que se refiere el artículo 13, apartado 1, del Reglamento n.º 913/2010, debe dilucidarse, en el ámbito de la cuarta cuestión prejudicial, la relevancia que debe atribuirse al marco regulador definido por la comisión ejecutiva de un corredor de mercancías en el sentido del artículo 14, apartado 1, del citado Reglamento, en el ejercicio de tales competencias. Las comisiones ejecutivas de los corredores de mercancías de que se trata han establecido, en el artículo 8, apartado 2, del respectivo marco regulador, que la capacidad del corredor debe publicarse y adjudicarse mediante un sistema internacional de solicitud, que debe armonizarse, en la medida de lo posible, con los otros corredores de mercancías. El órgano jurisdiccional remitente alberga dudas sobre la naturaleza jurídica y la fuerza vinculante del marco regulador al que se refiere el artículo 14, apartado 1, del Reglamento, y sobre si ese marco está sujeto a la interpretación última que de él realicen los tribunales nacionales o el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
- 21 La quinta cuestión prejudicial se encuadra en este contexto y, por tanto, solo procede responderla en el supuesto de que la interpretación última del marco regulador sea competencia del Tribunal de Justicia.