

Asia C-12/20

**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä**

Jättämispäivä:

13.1.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Nordrhein-Westfalenin osavaltion ylempi hallintotuomioistuin,
Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämispäivä:

10.12.2019

Kantaja:

DB Netz AG

Vastaaja:

Saksan liittotasavalta

Kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian kohde

Verkkoselostukseen asetuksen N:o 913/2010 nojalla kohdistuva viranomaisvalvonta, joka koskee kansainvälisten junareittien hakemista tavaraliikennekäytävillä, tarkemmin sanottuna valvonta, joka koskee kantajan suunnittelemaa sen vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohtaan kohdistuvaa muutosta (virkkeen poistaminen)

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta

Asetuksen (EY) N:o 913/2010 ja direktiivin 2012/34/EU tulkinta; SEUT 267 artikla

Ennakkoratkaisukysymykset

1. Onko asetusta (EU) N:o 913/2010 tulkittava erityisesti kyseisen asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa, 14 artiklan 9 kohdassa ja 18 artiklan c alakohdassa tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostolle annettujen tehtävien kannalta siten, että hallintoneuvostolla itsellään on oikeus vahvistaa tavaraliikennekäytävän osalta itse menettely, jonka mukaan hakemukset infrastruktuurikapasiteetin jakamiseksi jätetään asetuksen 13 artiklan 1 kohdan mainituille keskitetyille palvelupisteille, ja määrätä tässä yhteydessä mahdollisesti – kuten nyt esillä olevassa asiassa – sähköisen varausjärjestelmän yksinomaisesta käyttämisestä, vai kuuluuko kyseinen menettely direktiivin 2012/34/EU 27 artiklan 1 ja 2 kohdan, kun niitä luetaan yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, yleisten säännösten soveltamisalaan siten, että menettelyä voivat säännellä yksinomaan tavaraliikennekäytävään osallistuvat rataverkon haltijat verkkoselostuksessaan?

2. Jos ensimmäiseen kysymykseen on vastattava siten, että 1 kohdassa mainittua menettelyä koskevat säännöt voivat perustua yksinomaan tavaraliikennekäytävään osallistuvien rataverkon haltijoiden verkkoselostukseen, sovelletaanko siihen, että kansallinen sääntelyelin tutkii verkkoselostuksen tältä osin, asetuksen (EU) N:o 913/2010 20 artiklaa vai yksinomaan direktiivin 2012/34/EU säännöksiä ja niiden täytäntöönpanemiseksi annettuja kansallisia säännöksiä?

a) Jos tutkintaan sovelletaan asetuksen (EU) N:o 913/2010 20 artiklaa, onko kyseisen artiklan säännösten kanssa yhteensopivaa, että kansallinen sääntelyelin riitauttaa 1 kohdassa mainitun kaltaisessa verkkoselostuksessa olevat säännöt toimimatta tässä yhteydessä yhdessä ja tämän kysymyksen osalta yhtenäisesti muiden tavaraliikennekäytävään osallistuvien valtioiden sääntelyelinten kanssa tai ainakaan kuulematta näitä ensin yhtenäisen lähestymistavan omaksumiseksi?

b) Siltä osin kuin tutkintaan sovelletaan direktiivin 2012/34/EU säännöksiä ja niiden täytäntöönpanemiseksi annettuja kansallisia säännöksiä, onko näiden säännösten ja erityisesti kyseisen direktiivin 57 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä säädetyn yleisen yhteensovittamisvelvollisuuden kanssa yhteensopivaa, että kansallinen sääntelyelin riitauttaa tällaiset säännöt toimimatta tässä yhteydessä yhdessä ja tämän kysymyksen osalta yhtenäisesti muiden tavaraliikennekäytävään osallistuvien valtioiden sääntelyelinten kanssa tai ainakaan kuulematta näitä ensin yhtenäisen lähestymistavan omaksumiseksi?

3. Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan siten, että tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostolla on itsellään oikeus vahvistaa 1 kohdassa mainittu menettely, onko kansallisella sääntelyelimellä asetuksen (EU) N:o 913/2010 20 artiklan nojalla tai direktiivin 2012/34/EU säännösten ja niiden täytäntöönpanemiseksi annettujen säännösten nojalla toimivalta tutkia rataverkon haltijan verkkoselostusmuutoinkin kuin pelkästään siltä osin, onko se sisällöllisesti hallintoneuvoston vahvistaman menettelyn mukainen, ja mahdollisesti riitauttaa se, jos rataverkon

haltijan verkkoselostus sisältää kyseistä menettelyä koskevia sääntöjä? Jos tähän vastataan myöntävästi, miten 2 kohdan a ja b alakohdassa esitettyihin kysymyksiin on vastattava sääntelyelimen kyseisen toimivallan valossa?

4. Siltä osin kuin kansallisilla sääntelyelimillä on edellä esitettyjen kysymysten perusteella toimivalta tutkia 1 kohdassa mainittu menettely, onko asetuksen (EU) N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että hallintoneuvoston kyseisen säännöksen nojalla määrittelemien puitteiden osalta on kyse kansallisia sääntelyelimiä ja kansallisia tuomioistuimia sitovasta unionin oikeudesta, jota sovelletaan ensisijaisesti kansalliseen oikeuteen nähden ja jota unionin tuomioistuin tulkitsee viime kädessä sitovasti?

5. Jos neljänteen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko kaikkien tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostojen kulloistenkin puitteiden 8 artiklan 2 kohdan nojalla vahvistama sääntö, jonka mukaan käytäväkapasiteetti on julkistettava ja jaettava käyttämällä kansainvälistä hakemusjärjestelmää, joka on sovitettava mahdollisimman hyvin yhteen muiden tavaraliikennekäytävien kanssa, esteenä sellaiselle kansallisen sääntelyviranomaisen päätökselle, jonka mukaan erään tavaraliikennekäytävään osallistuvan rataverkon haltijan verkkoselostukseen sovelletaan sellaisia kyseistä hakemusjärjestelmää koskevia vaatimuksia, joita ei ole sovitettu yhteen muiden tavaraliikennekäytäviin osallistuvien valtioiden kansallisten sääntelyelinten kanssa?"

Unionin oikeussäännöt, joihin asiassa viitataan

Kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta 22.9.2010 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 913/2010, 13 artiklan 1 kohta ("Keskitetty palvelupiste infrastruktuurikapasiteettia koskeville hakemuksille"), 14 artiklan ("Tavarajunille myönnettävä kapasiteetti") 1 ja 9 kohta, 20 artiklan ("Sääntelyelimet") 1 ja 3 kohta sekä johdanto-osan 7, 25 ja 26 perustelukappale

Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, 27 artiklan ("Verkkoselostus") 1 ja 2 kohta, 57 artiklan ("Sääntelyelinten välinen yhteistyö") 1 kohta sekä liitteessä IV ("Verkkoselostuksen sisältö") olevan 3 kohdan a alakohta

Kansalliset säädökset, joihin viitataan

Yleisen rautatielain (Allgemeines Eisenbahngesetz) 14 §:n ("Oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria") 1 momentti, 14d §:n ("Julkisten rautatieinfrastruktuuriyritysten erityiset ilmoitusvelvollisuudet") 6 kohta sekä 14e §:n ("Sääntelyviranomaisten suorittama ennakkotutkinta") 1 ja 3 momentti

Rautatieinfrastruktuurin käyttämisestä annettu asetus (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung), 3 §, 4 §, 6 §, liitteessä 1 olevan 1 kohdan a alakohhta, liitteessä 2 olevan 3 kohdan a alakohhta

Lyhyt kuvaus tosiseikoista ja menettelystä

- 1 Direktiivin 2012/34 27 artiklan täytäntöönpanemiseksi kantajalla on rautateiden toiminnanharjoittajana rautatieinfrastruktuurin käyttämisestä annetun asetuksen (jäljempänä EIBV) 4 §:n mukaan velvollisuus laatia ja julkaista verkkoselostus. Kyseisessä verkkoselostuksessa on oltava myös tiedot rautatiekapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteista ja -perusteista. Siinä on mainittava myös tiedot rautatiekapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvistä menettelyistä ja määräajoista ja erityisesti menettelystä, jota noudattaen käyttöoikeuden haltijat voivat jättää junareittien jakamista koskevia hakemuksia rautateiden toiminnanharjoittajalle.
- 2 Tavaraliikennekäytävien osalta toimivaltaiset johtokunnat (ks. asetuksen N:o 913/2010 8 artiklan 1 kohta) sopivat vuonna 2015 asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista yhteisistä puitteista ja määrittivät ne niiden kunkin toimivaltaan kuuluvan käytävän osalta. Näiden sananmuodoltaan samanlaisten puitteiden 8 artiklassa vahvistettiin periaatteet niin kutsuttuun Corridor One Stop Shop -periaatteeseen (tai niin kutsuttuun keskitettyä palvelupistettä koskevaan periaatteeseen, ks. asetuksen 13 artiklan 1 kohta) perustuvalla toimintatavalla, ja sen 2 kohdassa määrättiin erityisesti, että käytäväkapasiteetti on julkaistava ja jaettava käyttämällä kansainvälistä hakemusjärjestelmää, joka on sovitettava mahdollisimman hyvin yhteen muiden tavaraliikennekäytävien kanssa. (Tavaraliikennekäytäviä koskevien) puitteiden 8 artiklan 2 kappaleessa olevan määräyksen alkuperäisessä englanninkielisessä versiossa määrätään seuraavaa: ”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 Tavaraliikennekäytävien johtokunnat (ks. asetuksen N:o 913/2010 8 artiklan 2 kohta) päättivät samanaikaisesti kantajan osallistuessa asian käsittelyyn, että hakemukset, jotka koskevat rautatiekapasiteetin käyttöoikeuden jakamista ennalta sovituille kansainvälisille junareiteille, voidaan jättää kulloisellekin palvelupisteelle yksinomaan *Path Coordination System* -nimistä sähköistä varausvälinettä (PCS) käyttäen, ja ne julkaisivat kyseiset säännöt tavaraliikennekäytäviä koskevan Corridor Information Document -nimisen asiakirjan (CID) 4 luvussa.
- 4 Kantaja ilmoitti 31.8.2015 Bundesnetzagenturille (liittovaltion verkkotoimisto) kansallisena sääntelyelimenä suunnitelmastaan muuttaa vuoden 2016 verkkoselostustaan. Kantajan suunnittelema muutos koski muun muassa vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5 1 kohtaan sisältyviä sääntöjä, jotka koskevat menettelyä, joka mukaan rautatiekapasiteetin käyttöoikeutta ennalta sovituille

junareiteille tavaraliikennekäytävillä haetaan asetuksen N:o 913/2010 nojalla tämän osalta kulloinkin toimivaltaiselta palvelupisteeltä. Vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohdassa todettiin tarkemmin sanoen, että reittiä koskevat hakemukset voitiin jättää yksinomaan PCS:n välityksellä (ensimmäinen virke). Vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohdassa todettiin myös, että jos PCS:ssä ilmenee tekninen vika, reittiä koskeva hakemus olisi voitava jättää käyttämällä palvelupisteessä RailNetEurope -järjestön laatimaa lomaketta (kolmas virke; jäljempänä kolmas virke tai riidanalainen katkelma).

- 5 Muutoksella kantajan oli tarkoitus poistaa kokonaan mahdollisuus käyttää siinä tapauksessa, että PCS:ssä ilmenee tekninen vika, varokeinona hakemuslomaketta eli tätä tilannetta koskeva vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohdassa oleva kolmas virke. Kantaja perusteli tätä sillä, että hakemuslomakkeen käyttämisestä ei ole määrätty tavaraliikennekäytävien johtokuntien päättämissä ja julkaisemissa hakemuksen jättämisestä koskevissa säännöissä. Hakemuslomake on lisäksi suunniteltu ainoastaan muiden kansainvälisten reittien hakemista varten. Kyseinen hakemuslomake ei sovellu rautatiekapasiteetin käyttöoikeuden hakemiseen ennalta sovituille kansainvälisille reiteille, koska siinä ei pyydetä kaikkia tähän tarvittavia tietoja.
- 6 Bundesnetzagentur riitautti 22.9.2015 tekemällään päätöksellä suunnitellun muutoksen sillä seurauksella, että kyseinen muutos ei voi tulla voimaan, vaikka sillä olisi vaikutuksia kantajan vuoden 2016 verkkoselostuksensa perusteella solmimiin ja sillä tälläkin hetkellä oleviin sopimussuhteisiin. Bundesnetzagentur hylkäsi kantajan tekemän oikaisuvaatimuksen. Bundesnetzagentur totesi päätöksensä perusteluksi, että vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohdassa olevat säännöt, joista on poistettu kokonaan riidanalainen katkelma, on vastoin kantajan velvollisuutta taata, että sen ylläpitämää rautatieinfrastruktuuria on mahdollista käyttää syrjimättömästi ja että se suorittaa tarjoamansa pakolliset palvelut, mukaan lukien reittien käyttöoikeuksien myöntämistä koskevien hakemusten käsittely, syrjimättömästi. Kyseisen sääntöjen nojalla reittien jakaminen voi riippua ratkaisun kannalta merkityksellisellä tavalla hakemuksen vastaanottamisajankohdasta. Käyttöoikeuden haltijalla pitäisi olla siinä tapauksessa, että PCS:ssä ilmenee tekninen vika, edelleen käytössään vaihtoehtoinen muoto hakemuksen jättämiselle. Kantajalla on tältä osin mahdollisuus ehdottaa suunnitellun vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohdassa olevan riidanalaisen katkelman kokonaan poistamisen sijasta sellaisia sääntöjä, joissa otetaan huomioon lakisääteiset vaatimukset.
- 7 Kantaja nosti 15.3.2016 kanteen Verwaltungsgericht Kölnissä (Kölnin hallintotuomioistuimissa). Verwaltungsgericht hylkäsi kanteen 20.4.2018 antamallaan tuomiolla. Kantaja on hakenut tähän tuomioon muutosta.

Pääasian asianosaisten tärkeimmät perustelut

- 8 Kantaja on kiistänyt jo Verwaltungsgerichtissa Bundesnetzagenturin toimivallan tutkia vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohtaan sisältyvät säännöt ja riitauttaa suunnitellut muutokset. Kantajan mukaan hakemusmenettelyn järjestäminen palvelupisteissä kuuluu asetuksen N:o 913/2010 mukaan yksinomaan kulloinkin toimivaltaisille hallintoneuvostoille ja johtokunnille. Niiden päätökset ovat samalla tavalla kuin asetuskin etusijalle kansalliseen oikeuteen nähden, eivätkä kansalliset sääntelyelimet voi valvoa niitä. Bundesnetzagentur voi tutkia vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohdassa olevien kaltaiset tiedot vain siltä osin, ovatko ne yhdenmukaisia hallintoneuvoston vahvistamien sääntöjen kanssa. Vaikka kansalliset sääntelyelimet voisivatkin valvoa, miten hakemusmenettely on järjestetty palvelupisteissä, Bundesnetzagentur olisi asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan 1 kohdan ensimmäisen virkkeen nojalla saanut toimia vain yhdessä muiden asianomaisten kansallisten sääntelyelinten kanssa. Bundesnetzagenturin päätös on lisäksi myös aineellisesti virheellinen. Varokeino ei kantajan mukaan ole tarpeen, koska hakemuksen jättäminen PCS:n välityksellä on riittävän luotettavaa. Käyttöoikeuden haltijat voivat taata 98,5 prosenttisesti sen, että järjestelmä on teknisesti luotettava.
- 9 Vastaaja on väittänyt muun muassa, että rautatiekapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen sovelletaan edelleen myös yleisiä direktiiviin 2012/34 perustuvia käyttöoikeuden myöntämistä koskevia kansallisia säännöksiä. Hakemusmenettelyä palvelupisteessä koskevat säännökset ovat siis osa sen verkkoselostuksen välttämätöntä sisältöä, joka kantajan on laadittava, ja ne kuuluvat tältä osin myös Bundesnetzagenturin kansallisena sääntelyelimenä suorittaman täysimääräisen valvonnan piiriin. Asetuksessa N:o 913/2010 ei anneta tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostolle toimivaltaa vahvistaa sellaisia sitovia säännöksiä hakemusmenettelyn järjestämiseksi, joita sovelletaan ensisijaisesti kansalliseen oikeuteen nähden. Hakemusmenettely on sitä vastoin järjestettävä samalla tavalla kuin kansallisten sääntelyelinten tutkimissa ja hyväksymissä osallistuvien rataverkon haltijoiden verkkoselostuksissa sallitut tai määrätyt hakemusmenettelyt. Muussa tapauksessa rataverkon haltijat voisivat tavaraliikennekäytävien alalla ottaa rautatiekapasiteetin käyttöoikeuden hakemista varten käyttöön sellaisia itsenäisiä erityissääntöjä, joihin ei kohdistu mitään sääntelyviranomaisten valvontaa, jolla pannaan täytäntöön rautatieyhteyksillä olevat syrjimättömät mahdollisuudet saada käyttöoikeuksia.

Lyhyt esitys ennakkoratkaisupyyntöön perusteluista

- 10 Ennakkoratkaisua pyytänyt Oberverwaltungsgericht toteaa, että pääasian ratkaisemisen kannalta on merkityksellistä selvittää, onko Bundesnetzagentur vastustanut perustellusti kantajan suunnittelemaa vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohdan muutosta. Tässä yhteydessä huomioon otettaviin säännöksiin kuuluu erityisesti yleisen rautatielain (jäljempänä AEG) 14 §:n 1 momentissa

ilmaistu syrjintäkiellon periaate. AEG:n 14e §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan Bundesnetzagentur voi toimivaltaisena sääntelyviranomaisena saatuaan julkisen rautatieinfrastruktuuriyrityksen ilmoituksen vastustaa verkkoselostuksen suunniteltua uudelleenlaadintaa tai muutosta, jos uudelleenlaadinta tai muutos eivät vastaa rautatieinfrastruktuurin käyttöä koskevia rautatielainsäädännön säännöksiä.

- 11 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on kuitenkin epävarma siitä, onko ylipäätensä kantajan tehtävänä säännellä verkkoselostuksessaan menettelyä, jonka mukaan hakemukset tavaraliikennekäytävän infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi jätetään asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohdassa mainitulle keskitetylle palvelupisteelle, ja kuuluuko kyseinen menettely tältä osin AEG:n 14e §:n 1 momentin 4 kohdan nojalla Bundesnetzagenturin valvonnan piiriin. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämä ensimmäinen kysymys on esitetty tässä asiayhteydessä.
- 12 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaisi selvittää tällä ensimmäisellä kysymyksellään, kuuluuko rautatiekapasiteetin käyttöoikeuden hakemista koskeva menettely direktiivin 2012/34 27 artiklan 1 ja 2 kohdan, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, soveltamisalaan. Tätä vastaan (ja siis kantajan näkemyksen puolesta) puhuu se, että asetuksen N:o 913/2010 säännökset kokonaisuutenaan voitaisiin mahdollisesti ymmärtää siten, että tavaraliikennekäytävän infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuksiin ja käyttöön sovelletaan itsenäistä sääntelyjärjestelmää. Tämän sääntelyjärjestelmän puitteissa tavaraliikennekäytävää varten kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaan perustettavan hallintoneuvoston on vahvistettava menettely infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevan hakemuksen jättämiseksi asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa mainitulle keskitetylle palvelupisteelle ja ilmoittamaan tästä käyttöoikeuden haltijoille *Corridor Information Document* (CID) -asiakirjassa. Hallintoneuvosto ottaa siten tavaraliikennekäytävän tasolla yksinomaisesti hoidettavakseen kaikki tehtävät, jotka kuuluvat muutoin direktiivin 2012/34 27 artiklan 1 ja 2 kohdan, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, nojalla rataverkon haltijoille.
- 13 Asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohdan, 14 artiklan 1 ja 9 kohdan ja 18 artiklan c alakohdan säännöksistä, luettuina yhdessä kyseisen asetuksen johdanto-osan 26 perustelukappaleen kanssa, ei kuitenkaan ilmene nimenomaisesti, että hallintoneuvostolla on toimivalta vahvistaa menettely, jonka mukaan hakemus on jätettävä kyseisen asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa mainitulle keskitetylle palvelupisteelle. Kyseinen toimivalta ei perustu suoraan myöskään mihinkään muuhun asetuksen säännökseen. Unionin lainsäätäjällä on sitä vastoin säätänyt nimenomaisesti asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa johtokunnalla olevasta toimivallasta määritellä puitteet. Jos unionin lainsäätäjällä olisi halunnut säätää, että hallintoneuvostolla on asetuksen 13 artiklan 1 kohdan nojalla myös yksinomainen toimivalta vahvistaa hakemusmenettely, se olisi oletettavasti käyttänyt tähän tarkoitukseen yhtä yksiselitteistä sääntelyä.

- 14 Mistään asetuksen N:o 913/2010 säännösten kohdasta ei ole myöskään mahdollista päätellä nimenomaisesti, että tietyille tavaraliikennekäytävälle myönnetyn infrastruktuurin käyttöoikeuksiin ja käyttöön ei enää sovelletaisi direktiivin 2012/34 yleistä sääntelyjärjestelmää. Tätä näyttää tukevan asetuksen johdanto-osan seitsemäs perustelukappale. Tämä vaikuttaa (vastaaajan oikeudellisen käsityksen mukaan) vahvalta osoitukselta siitä, että menettely, jonka mukaan rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat hakemukset jätetään, kuuluu direktiivin 2012/34 27 artiklan 1 ja 2 kohdan, luettuina yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, rautatielainsäädäntöön perustuvien yleisten säännösten soveltamisalaan silloinkin, kun kyseinen rautatiekapasiteetti on osa tavaraliikennekäytävän infrastruktuurikapasiteettia ja kun hakemus jätetään asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle keskitetylle palvelupisteelle. Keskitetyn palvelupisteen toiminnan olisi tässä tapauksessa perustuttava osallistuvan rataverkon haltijan verkkoselostukseen, joka kuuluu lähtökohtaisesti kansallisen sääntelyelimen viranomaisvalvonnan piiriin.
- 15 Toiseen kysymykseen on vastattava siltä varalta, että kantaja voi säännellä direktiivin 2012/34 27 artiklan 1 ja 2 kohdassa, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan ja niiden täytäntöönpanemiseksi annettujen kansallisten oikeussääntöjen kanssa, säädettyä menettelyä, jonka rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat hakemukset jätetään, verkkoselostuksessaan myös siltä osin kuin kyseinen infrastruktuurikapasiteetti on osa asetuksessa N:o 913/2010 tarkoitettua tavaraliikennekäytävän infrastruktuurikapasiteettia ja hakemus on jätettävä kyseisen asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa mainitulle keskitetylle palvelupisteelle.
- 16 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mielestä on epävarmaa, voiko kansallinen sääntelyelin toimia ilman vuorovaikutusta muiden tavaraliikennekäytävään osallistuvien jäsenvaltioiden kansallisten sääntelyelinten kanssa ja asettaa rataverkon haltijalle vaatimuksia, jotka liittyvät hakumenettelyn järjestämiseen keskitetyssä palvelupisteessä, kuten nyt käsiteltävässä asiassa, jossa on kyse varotoimen ylläpitämisestä siinä tapauksessa, että PCS:ssä ilmenee tekninen vika.
- 17 Tässä asiayhteydessä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaisi selvittää toisen kysymyksen a kohdalla, onko kansallisen sääntelyelimen tutkiessaan direktiivin 2012/34 27 artiklassa tarkoitettua verkkoselostusta noudatettava asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan säännöksiä siltä osin kuin verkkoselostuksessa säännellään menettelyä, jonka mukaan infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat hakemukset jätetään asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohdassa mainitulle keskitetylle palvelupisteelle. Jos asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan säännöksiä on noudatettava kokonaan tai osittain, on myös tarpeen selvittää, mitä vaatimuksia niistä seuraa nyt käsiteltävänä olevan asian kaltaisissa olosuhteissa kansallisen sääntelyelimen toiminnalle. On erityisesti mahdollista, että asetuksen 20 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä virkkeessä mainittua

kansallisten sääntelyelinten yhteistyövelvollisuutta on tulkittava siten, että kansallinen sääntelyelin voi joko toimia vain yhdessä ja tämän kysymyksen osalta yhtenäisesti muiden tavaraliikennekäytävään osallistuvien valtioiden kansallisten sääntelyelinten kanssa, kun se riitauttaa säännöt, jotka koskevat hakemusmenettelyn järjestämistä asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa mainitussa keskitetyssä palvelupisteessä, tai joka tapauksessa sen omaksuma lähestymistapa on sovitettava yhteen muiden kansallisten sääntelyelinten kanssa.

- 18 Siinä tapauksessa, ettei asetuksen N:o 913/2010 20 artiklaa voida soveltaa, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisen kysymyksensä b kohdassa, seuraako direktiivistä 2012/34 käsiteltävänä olevan asian kaltaisissa olosuhteissa edellä kuvatun kaltaisia velvoitteita, ja se viittaa tältä osin erityisesti kyseisen direktiivin 57 artiklaan.
- 19 Kolmanteen kysymykseen on vastattava vain siinä tapauksessa, että asetusta N:o 913/2010 olisi tulkittava siten, että tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostolla itsellään on toimivalta vahvistaa itse menettely, jonka mukaan infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevat hakemukset jätetään kyseisen asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa mainitulle keskitetylle palvelupisteelle, ja tässä yhteydessä mahdollisesti – kuten käsiteltävänä olevan asian olosuhteissa – määrätä sähköisen varausjärjestelmän yksinomaisesta käyttämisestä. Direktiivin 2012/34 täytäntöönpanemiseksi annetuissa kansallisissa EIBV:n säännöksissä määritellään vain verkkoselostuksen vähimmäissisältö, joten kansallisen oikeus ei olisi esteenä sille, että kantaja toistaa verkkoselostuksessaan säännöt, jotka myös tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto on vahvistanut. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on kuitenkin epävarma siitä, voiko Bundesnetzagentur tutkia kantajan verkkoselostuksen muutoinkin kuin siltä osin kuin on kyse sen sisällön yhteensopivuudesta hallintoneuvoston vahvistamien sääntöjen kanssa.
- 20 Siltä osin kuin kansallisilla sääntelyelimillä on tähän mennessä esitettyjen kysymysten perusteella toimivalta tutkia menettely, jonka mukaan infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevat hakemukset jätetään kyseisen asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa mainitulle keskitetylle palvelupisteelle, neljännen kysymyksen yhteydessä on lopulta selvitettävä, mikä merkitys on tätä toimivaltaa käytettäessä niillä puitteilla, jotka tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto on määritellyt asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohdan nojalla. Nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostot ovat vahvistaneet kulloistenkin puitteiden 8 artiklan 2 kohdassa, että käytäväkapasiteetin käyttöoikeudet on julkaistava ja myönnettävä turvautumalla sellaiseen kansainväliseen hakemusjärjestelmään, joka on sovitettava mahdollisimman hyvin yhteen muiden tavaraliikennekäytävien kanssa. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mielestä on epäselvyyttä siitä, mikä on asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen puitteiden oikeudellinen luonne ja sitovuus ja siitä, kuuluuko niiden sitova tulkinta viime kädessä kansallisille tuomioistuimille vai unionin tuomioistuimelle.

- 21 Viides kysymys liittyy tähän kysymykseen, ja siihen on vastattava vain siinä tapauksessa, että puitteiden sitova tulkinta kuuluu viime kädessä unionin tuomioistuimen toimivaltaan.

TYÖASIAKIRJA