

C-12/20. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2020. január 13.

A kérdést előterjesztő bíróság:Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Németország)**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2019. december 10.

Felperes:

DB Netz AG

Alperes:

Bundesrepublik Deutschland

Az alapeljárás tárgya

A 913/2010/EU rendelet szerinti árufuvarozási folyosókon belüli nemzetközi menetvonalak bejelentésére vonatkozó hálózati üzletszabályzat szabályozási ellenőrzése, konkrétan: a felperes 2016. évi hálózati üzletszabályzatában foglalt 4.2.5.1. pont felperes által tervezett módosításának (egy mondat törlésének) ellenőrzése

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

A 913/2010/EU rendelet és a 2012/34/EU irányelv értelmezése;
EUMSZ 267. cikk

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

1) Úgy kell-e értelmezni a 913/2010/EU rendeletet különösen az e rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében, 14. cikkének (9) bekezdésében és 18. cikkének

c) pontjában az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete számára előírt feladatokra tekintettel, hogy az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete maga határozhatja meg azt az eljárást, amelynek keretében infrastruktúrakapacitás kérhető a rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben, és ennek keretében – a jelen ügy körülményeihez hasonlóan – előírhatja például egy elektronikus könyvelési eszköz kizárólagos használatát, vagy a 2012/34/EU irányelv IV. mellékletének 3. a) pontjával összefüggésben értelmezett 27. cikkének (1) és (2) bekezdéséből eredő általános rendelkezések hatálya alá tartozik ez az eljárás, és azt ezért kizárólag az áru fuvarozási folyosó tekintetében érintett pályahálózat-működtetők szabályozhatják hálózati üzletszabályzatukban?

2) Ha az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az első kérdésben említett eljárás kizárólag az áru fuvarozási folyosó tekintetében érintett pályahálózat-működtetők hálózati üzletszabályzatában szabályozható, e tekintetben a 913/2010/EU rendelet 20. cikke alapján kell-e felülvizsgálnia a nemzeti szabályozó szervezetnek a hálózati üzletszabályzatot, vagy szintén kizárólag a 2012/34/EU irányelv rendelkezései és az ezen irányelv átültetésére elfogadott nemzeti jogszabályi rendelkezések alapján?

a) Ha a felülvizsgálatot a 913/2010/EU rendelet 20. cikke alapján kell elvégezni, összeegyeztethető-e a 20. cikk rendelkezéseivel, hogy a nemzeti szabályozó szervezet anélkül emel kifogást a hálózati üzletszabályzatban foglalt, az első kérdésben említetthez hasonló szabályozással szemben, hogy ennek során az áru fuvarozási folyosó tekintetében érintett többi állam szabályozó szervezeteivel közösen és érdemben egységesen járna el, vagy legalább előzetes konzultációt folytatna e szervezetekkel az egységes eljárás érdekében?

b) Ha a felülvizsgálatot a 2012/34/EU irányelv rendelkezései és az ezen irányelv átültetésére elfogadott nemzeti jogszabályi rendelkezések alapján kell elvégezni, összeegyeztethető-e ezekkel a rendelkezésekkel, különösen az említett irányelv 57. cikke (1) bekezdésének második mondatában előírt általános összehangolási kötelezettséggel, hogy a nemzeti szabályozó szervezet anélkül emel kifogást az ilyen szabályozással szemben, hogy ennek során az áru fuvarozási folyosó tekintetében érintett többi állam szabályozó szervezeteivel közösen és érdemben egységesen járna el, vagy legalább előzetes konzultációt folytatott volna e szervezetekkel az egységes eljárás érdekében?

3) Ha az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete maga határozhatja meg az első kérdésben említett eljárást, a 913/2010/EU rendelet 20. cikke vagy a 2012/34/EU irányelv rendelkezései és az ezen irányelv átültetésére elfogadott jogszabályi rendelkezések alapján felülvizsgálhatja és adott esetben kifogásolhatja-e a nemzeti szabályozó szervezet a pályahálózat-működtető hálózati üzletszabályzatát az ügyvivő testület által meghatározott eljárással való tartalmi egyezőségének szempontját meghaladó mértékben, ha a pályahálózat-működtető hálózati üzletszabályzata az ezen eljárásra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz? Ha erre a kérdésre igenlő választ

kell adni, milyen választ kell adni a második kérdés a) és b) pontjában szereplő kérdésekre a szabályozó szervezet e hatáskörére tekintettel?

4) Ha a nemzeti szabályozó szervezetek az előző kérdésekből kiindulva rendelkeznek az első kérdésben említett eljárás felülvizsgálatára vonatkozó hatáskörökkel, úgy kell-e értelmezni a 913/2010/EU rendelet 14. cikkének (1) bekezdését, hogy az e rendelkezés alapján az irányító testület által meghatározott keret a nemzeti szabályozó szervezeteket és a nemzeti bíróságokat kötő uniós jognak minősül, amelynek alkalmazása elsőbbséget élvez a nemzeti joggal szemben, és amelynek végérvényes és kötelező erejű értelmezése a Bíróság hatáskörébe tartozik?

5) A negyedik kérdésre adandó igenlő válasz esetén ellentétes-e a 913/2010/EU rendelet 14. cikkének (1) bekezdése alapján a vonatkozó keret 8. cikkének (2) bekezdésében az összes áru fuvarozási folyosó irányító testületei által elfogadott olyan rendelkezéssel, amely szerint a folyosókapacitást olyan nemzetközi kérelmezési rendszeren keresztül kell közzétenni és elosztani, amelyet a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni a többi áru fuvarozási folyosóval, egy nemzeti szabályozó hatóság olyan határozata, amely olyan előírásokat állapít meg e kérelmezési rendszer kialakításával kapcsolatban az áru fuvarozási folyosó tekintetében érintett pályahálózat-működtető számára annak hálózati üzletszabályzata tekintetében, amelyeket nem hangoltak össze az áru fuvarozási folyosók tekintetében érintett egyéb államok nemzeti szabályozó szervezeteivel?

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet, „Az infrastruktúrakapacitás iránti kérelmek egyablakos ügyintézési rendszere” címet viselő 13. cikk (1) bekezdése, „Az áru fuvarozó vonatoknak juttatott kapacitás” címet viselő 14. cikk (1) és (9) bekezdése, a „Szabályozó szervezetek” címet viselő 20. cikk (1) és (3) bekezdése, valamint a (7), (25) és (26) preambulumbekkezdés

Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, „A vasúthálózat használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat]” címet viselő 27. cikk (1) és (2) bekezdése, „Az igazgatási szervezetek [helyesen: A szabályozó szervezetek] közötti együttműködés” címet viselő 57. cikk (1) bekezdése, „A hálózati üzletszabályzat tartalma” címet viselő IV. melléklet 3. a) pontja

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

Allgemeines Eisenbahngesetz (a vasútról szóló általános törvény, a továbbiakban: AEG), „A vasúti infrastruktúrához való hozzáférés” címet viselő 14. §

(1) bekezdése, „A vasúti infrastruktúrát működtető közvállalkozások különleges tájékoztatási kötelezettségei” címet viselő 14d. § 6. pontja, „A szabályozó hatóság általi előzetes vizsgálat” címet viselő 14e. § (1) és (3) bekezdése

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (a vasúti infrastruktúra használatáról szóló rendelet, a továbbiakban: EIBV), 3., 4. és 6. §, az 1. melléklet 1. a) pontja, a 2. melléklet 3. a) pontja

A tényállás és az eljárás rövid bemutatása

- 1 Vasútipályahálózat-működtetőként a felperes az EIBV-nek a 2012/34 irányelv 27. cikkét átültető 4. §-a alapján köteles elkészíteni és közzétenni a hálózati üzletszabályzatot. E hálózati üzletszabályzatnak a kapacitáselosztás elveire és feltételeire vonatkozó információkat is tartalmaznia kell. Ez a kapacitáselosztásra vonatkozó eljárásokkal és határidőkkel, különösen pedig az azon eljárással kapcsolatos információkat is magában foglalja, amelynek keretében az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervek menetvonal-kijelölést kérhetnek a vasútipályahálózat-működtetőtől.
- 2 2015-ben az áru fuvarozási folyosók tekintetében illetékes irányító testületek (lásd a 913/2010 rendelet 8. cikkének (1) bekezdését) megállapodtak a 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdése értelmében vett közös keretekben, és meghatározták ezeket az illetékességükbe tartozó egyes folyosók tekintetében. Ezen azonos szövegű keretek 8. cikke meghatározta az úgynevezett *Corridor One Shop Stop* (illetve az úgynevezett egyablakos rendszer [lásd a rendelet 13. cikkének (1) bekezdését]) működésének elveit, és (2) bekezdésében többek között azt írta elő, hogy a folyosókapacitást olyan nemzetközi kérelmezési rendszeren keresztül kell közzétenni és elosztani, amelyet a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni a többi áru fuvarozási folyosóval. A(z) áru fuvarozási folyosókhoz tartozó keretek 8. cikkének (2) bekezdésében foglalt rendelkezés eredeti angol nyelven a következőképpen szólt: „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 Ezzel egyidejűleg az áru fuvarozási folyosók ügyvivő testületei (lásd a 913/2010 rendelet 8. cikkének (2) bekezdését) a felperes részvételével úgy határoztak, hogy az előre meghatározott nemzetközi menetvonalakra vonatkozó kapacitáselosztás iránti kérelmek kizárólag a *Path Coordination System* (PCS) elektronikus könyvelési eszközön keresztül nyújthatók be a megfelelő ügyintézési rendszerbe, és e rendelkezéseket a megfelelő áru fuvarozási folyosóra vonatkozó *Corridor Information Document* (CID) 4. könyvében tették közzé.
- 4 2015. augusztus 31-én a felperes tájékoztatta a Bundesnetzagentur (szövetségi hálózati ügynökség, Németország) mint nemzeti szabályozó szervezetet 2016. évi hálózati üzletszabályzatának tervezett módosításáról. A felperes által tervezett módosítás tárgyát többek között a 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontjában foglalt, azon eljárásra vonatkozó szabályozás képezte,

amelynek keretében kapacitás kérhető az árufuvarozási folyosókon belüli, előre meghatározott menetvonalakon a 913/2010 rendelet alapján a megfelelő ügyintézési rendszerben. A 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontja konkrétan azt írta elő, hogy a menetvonal-bejelentések főszabály szerint kizárólag PCS-en keresztül adhatók le (első mondat). A 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontja azt is előírta, hogy a PCS meghibásodása esetén a RailNetEurope által rendelkezésre bocsátott bejelentési formanyomtatvány használatával adható le a menetvonal-bejelentés az ügyintézési rendszerben (harmadik mondat, a továbbiakban: harmadik mondat vagy vitatott szövegrész).

- 5 A felperes a módosítással a bejelentési formanyomtatványnak a PCS meghibásodásának esetére visszakapcsolási intézkedésként előírt használatát, vagyis a 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontjában foglalt, ezen esetre vonatkozó harmadik mondatot kívánta törölni annak helyettesítése nélkül. Ezt azzal indokolta, hogy az árufuvarozási folyosók ügyvivő testületei által a kérelmezést illetően elfogadott és közzétett rendelkezések nem írják elő a bejelentési formanyomtatvány használatát. A bejelentési formanyomtatvány ezenkívül kizárólag egyéb nemzetközi menetvonalak kérelmezésére szolgál. A formanyomtatvány alkalmatlan az előre meghatározott nemzetközi menetvonalakkal kapcsolatos kapacitáskérésre, mert nem tartalmazza az ehhez szükséges információkra vonatkozó összes kérdést.
- 6 2015. szeptember 22-i határozatával a szövetségi hálózati ügynökség kifogást emelt a tervezett módosítással szemben, minek eredményeként e módosítás nem léphet hatályba, ami hatással van a felperes által a 2016. évi hálózati üzletszabályzata alapján létesített és a mai napig fennálló szerződéses kapcsolatokra is. A szövetségi hálózati ügynökség elutasította a felperes panaszát. A szövetségi hálózati ügynökség azzal indokolta határozatát, hogy a 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontjában foglalt szabályozás a vitatott szövegrész helyettesítés nélküli törlése esetén sérti a felperes azon kötelezettségét, hogy biztosítania kell az általa működtetett vasúti infrastruktúra hátrányos megkülönböztetéstől mentes használatát, és az általa kínált kötelező szolgáltatások hátrányos megkülönböztetéstől mentes nyújtását, ideértve a menetvonal-kijelölés iránti kérelmek kezelését is. A menetvonal-kijelölésre vonatkozó rendelkezések szerint döntő jelentőséggel bírhat a kérelem kézhezvételének időpontja. A PCS meghibásodása esetén visszakapcsolási intézkedésként továbbra is az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervek rendelkezésére kell állnia a kérelmezés alternatív formájának. E tekintetben a felperesre van bízva, hogy javaslatot tegyen a 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontjában foglalt vitatott szövegrész tervezett, helyettesítés nélküli törlése helyett a jogszabályi követelményeket figyelembe vevő szabályozásra.
- 7 2016. március 15-én a felperes keresetet indított a Verwaltungsgericht Köln (kölni közigazgatási bíróság, Németország) előtt. A Verwaltungsgericht (közigazgatási bíróság) 2018. április 20-i ítéletével elutasította a keresetet. Ezen ítélet ellen irányul a felperes fellebbezése.

Az alapeljárásban részt vevő felek alapvető érvei

- 8 A Verwaltungsgericht (közigazgatási bíróság) előtt a felperes már vitatta a szövetségi hálózati ügynökség arra vonatkozó hatáskörét, hogy a 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontjában foglalt rendelkezéseket felülvizsgálja, és a tervezett módosításokkal szemben kifogást emeljen. Az ügyintézési rendszerbeli kérelmezési eljárás kialakítása a 913/2010 rendelet alapján az illetékes irányító és ügyvivő testületek kizárólagos feladata. E testületek határozatai – akár csak maga a rendelet – elsőbbséget élveznek a nemzeti joggal szemben, és azok nem állnak a nemzeti szabályozó szervezetek ellenőrzése alatt. A szövetségi hálózati ügynökség kizárólag az ügyvivő testület által elfogadott rendelkezésekkel való egyezőségük szempontjából vizsgálhatja felül a 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontjában foglaltakhoz hasonló információkat. Még ha az ügyintézési rendszerbeli kérelmezési eljárás kialakítása a nemzeti szabályozó szervezetek ellenőrzése alatt állna is, a szövetségi hálózati ügynökség a 913/2010 rendelet 20. cikke (1) bekezdésének első mondata alapján csak a többi érintett nemzeti szabályozó szervezettel közösen járhatott volna el. A szövetségi hálózati ügynökség határozata egyébként érdemi szempontból is téves. Nincs szükség visszakapcsolási intézkedésre, mert a PCS útján történő kérelmezés kellően megbízható. Az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervezeteknek legalább 98,5%-os műszaki megbízhatóság garantálható a rendszert illetően.
- 9 Az alperes többek között arra hivatkozott, hogy a kapacitáselosztás továbbra is a 2012/34 irányelven alapuló, a hozzáférés biztosítására vonatkozó általános nemzeti rendelkezések hatálya alá tartozik. Az ügyintézési rendszerbeli kérelmezési eljárásra vonatkozó rendelkezések ezért a felperes által elkészítendő hálózati üzletszabályzat szükséges tartalmát képezik, és e tekintetben a szövetségi hálózati ügynökség mint nemzeti szabályozó szervezet teljes körű ellenőrzése alatt állnak. A 913/2010 rendelet nem biztosít hatáskört az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete számára a kérelmezési eljárás kialakítására vonatkozó olyan kötelező erejű rendelkezések elfogadására, amelyek alkalmazása elsőbbséget élvez a nemzeti joggal szemben. A kérelmezési eljárást sokkal inkább úgy kell kialakítani, ahogyan azt az érintett pályahálózat-működtetők nemzeti szabályozó szervezetek által megvizsgált és jóváhagyott hálózati üzletszabályzata lehetővé teszi, illetve előírja. Ellenkező esetben a pályahálózat-működtetők az áru fuvarozási folyosókat illetően önhatalmúlag írhatnának elő a kapacitáskérésre vonatkozó olyan különös rendelkezéseket, amelyek nem állnak a vasúti szállítási vállalkozások hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáféréseinek biztosítására irányuló szabályozó hatósági ellenőrzés alatt.

Az előzetes döntéshozatalra utalás indokainak rövid bemutatása

- 10 A kérdést előterjesztő Oberverwaltungsgericht (közigazgatási felsőbíróság, Németország) rámutat arra, hogy az alapeljárásban hozandó döntés attól függ, hogy a szövetségi hálózati ügynökség jogszerűen emelt-e kifogást a 2016. évi hálózati üzletszabályzat 4.2.5.1. pontjának felperes által tervezett módosításával

szemben. Az ezzel összefüggésben figyelembe veendő előírások közé tartozik különösen a hátrányos megkülönböztetésnek az AEG 14. §-ának (1) bekezdéséből eredő tilalma. Az AEG 14e. §-a (1) bekezdésének 4. pontja szerint a vasúti infrastruktúrát működtető közvállalkozás megfelelő tájékoztatásának kézhezvételét követően a szövetségi hálózati ügynökség illetékes szabályozó hatóságként kifogást emelhet a hálózati üzletszabályzat átalakítási vagy módosítási tervezetével szemben, amennyiben a tervezet sérti az infrastruktúrához való hozzáférést szabályozó rendelkezéseket.

- 11 A kérdést előterjesztő bíróság számára azonban kétséges, hogy a felperesnek szabályoznia kell-e egyáltalán hálózati üzletszabályzatában azt az eljárást, amelynek keretében egy árufuvarozási folyosóval kapcsolatos infrastruktúrakapacitás kérhető a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben, és az e tekintetben az AEG 14e. §-a (1) bekezdésének 4. pontja alapján a szövetségi hálózati ügynökség ellenőrzése alatt áll-e. Ebben az összefüggésben merül fel a kérdést előterjesztő bíróság első kérdése.
- 12 Ezen első kérdéssel a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy a 2012/34 irányelv IV. mellékletének 3. a) pontjával összefüggésben értelmezett 27. cikke (1) és (2) bekezdésének hatálya alá tartozik-e az az eljárás, amelynek keretében kapacitás kérhető. Ez ellen (és ennél fogva a felperes álláspontja mellett) szól, hogy a 913/2010 rendelet rendelkezései összességükben alkalmasint úgy értelmezhetők, hogy az árufuvarozási folyosó infrastruktúrakapacitásához való hozzáférés és annak használata önálló szabályrendszer hatálya alá tartozik. E szabályrendszerben a rendelet 8. cikkének (2) bekezdése alapján az árufuvarozási folyosó tekintetében létrehozandó ügyvivő testület feladata meghatározni azt az eljárást, amelynek keretében infrastruktúrakapacitás kérhető a rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben, és erről az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szerveket a *Corridor Information Documentben* (CID) tájékoztatni. Ezzel az árufuvarozási folyosó szintjén az ügyvivő testület látja el kizárólagos jelleggel azokat a feladatokat, amelyeket a 2012/34 irányelv IV. mellékletének 3. a) pontjával összefüggésben értelmezett 27. cikkének (1) és (2) bekezdése alapján egyébként a pályahálózat-működtetőknek kell ellátniuk.
- 13 A 913/2010 rendelet (26) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett 13. cikkének (1) bekezdésében, 14. cikkének (1) és (9) bekezdésében, valamint 18. cikkének c) pontjában foglalt rendelkezésekből mindazonáltal nem következik kifejezetten az ügyvivő testület arra vonatkozó hatásköre, hogy meghatározza az e rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben történő kérelmezésre irányuló eljárást. E hatáskör közvetlenül a rendelet egyetlen másik rendelkezéséből sem következik. Ezzel szemben az uniós jogalkotó kifejezetten előírta a rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében az irányító testület keret meghatározására vonatkozó hatáskörét. Ha az uniós jogalkotó az ügyvivő testület számára is kizárólagos hatáskört kívánt volna biztosítani a rendelet 13. cikkének

(1) bekezdése szerinti kérelmezési eljárás meghatározására, akkor vélhetően ugyanilyen kifejezett rendelkezésre kellene számítani.

- 14 A 913/2010 rendelet rendelkezéseiből az sem következik kifejezetten, hogy az árufuvarozási folyosóhoz rendelt infrastruktúrakapacitáshoz való hozzáférés és annak használata már nem tartozik a 2012/34 irányelv általános szabályrendszerének hatálya alá. Ebbe az irányba mutat a rendelet (7) preambulumbekzdése. Úgy tűnik, hogy e preambulumbekzdés (az alperes jogi álláspontja szerint) arra utaló komoly jel, hogy az az eljárás, amelynek keretében kapacitás kérhető, akkor is a vasúti szabályozásnak a 2012/34 irányelv IV. mellékletének 3. a) pontjával összefüggésben értelmezett 27. cikkének (1) és (2) bekezdéséből eredő általános rendelkezéseinek hatálya alá tartozik, ha e kapacitás az árufuvarozási folyosó infrastruktúrakapacitásának részét képezi, a kérelmezésre pedig a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben kerül sor. Az egyablakos rendszer tevékenységének ebben az esetben az érintett pályahálózat-működtetők – főszabály szerint a nemzeti szabályozó szervezetek szabályozási ellenőrzése alatt álló – hálózati üzletszabályzatán kell alapulnia.
- 15 A második kérdésre abban az esetben kell választ adni, ha azt az eljárást, amelynek keretében kapacitás kérhető, a 2012/34 irányelv IV. mellékletének 3. a) pontjával összefüggésben értelmezett 27. cikkének (1) és (2) bekezdése és az ezen irányelv átültetésére elfogadott nemzeti jogszabályi rendelkezések alapján akkor is a felperesnek kell szabályoznia hálózati üzletszabályzatában, ha e kapacitás a 913/2010 rendelet értelmében vett árufuvarozási folyosó infrastruktúrakapacitásának részét képezi, a kérelmezésre pedig az e rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben kerül sor.
- 16 A kérdést előterjesztő bíróság számára kétséges, hogy a nemzeti szabályozó szervezet eljárhat-e az árufuvarozási folyosó tekintetében érintett többi tagállam nemzeti szabályozó szervezeteivel való együttműködés nélkül, és megállapíthat-e az egyablakos rendszerben történő kérelmezésre irányuló eljárás kialakítására vonatkozó olyan előírásokat a pályahálózat-működtető számára, mint amilyenek a jelen ügyben a PCS meghibásodása esetén alkalmazandó visszacapcsolási intézkedésre vonatkozó előírások.
- 17 Ezzel összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság azt szeretné megtudni a második kérdés a) pontjában szereplő kérdéssel, hogy a nemzeti szabályozó szervezetnek figyelembe kell-e vennie a 913/2010 rendelet 20. cikkének rendelkezéseit a 2012/34 irányelv 27. cikke értelmében vett hálózati üzletszabályzat felülvizsgálata során, ha a hálózati üzletszabályzat szabályozza azt az eljárást, amelynek keretében infrastruktúrakapacitás kérhető a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben. Ha a 913/2010 rendelet 20. cikkének rendelkezéseit részlegesen vagy teljeskörűen figyelembe kell venni, azt is tisztázni kell, hogy milyen előírások következnek azokból a jelen ügyben szereplőkhöz hasonló körülmények között a nemzeti szabályozó szervezet tevékenységét illetően. Így adott esetben úgy értelmezhető

különösen a nemzeti szabályozó szervezeteknek a rendelet 20. cikke (1) bekezdésének első mondatában említett együttműködési kötelezettsége, hogy a nemzeti szabályozó szervezet csak az áru fuvarozási folyosó tekintetében érintett többi állam nemzeti szabályozó szervezeteivel közösen és érdemben egységesen járhat el, ha kifogást emel a rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben történő kérelmezésre irányuló eljárásra vonatkozó szabályozással szemben, vagy mindenesetre össze kell hangolnia eljárását a többi nemzeti szabályozó szervezettel.

- 18 Abban az esetben, ha a 913/2010 rendelet 20. cikke nem alkalmazandó, a második kérdésnek b) pontjában szereplő kérdéssel a kérdést előterjesztő bíróság meg szeretné tudni, hogy a jelen ügyben szereplőkhöz hasonló körülmények között az előzőekben ismertetettekhez hasonló megfelelő kötelezettségek erednek-e a 2012/34 irányelvből, és e tekintetben különösen ezen irányelv 57. cikkére hivatkozik.
- 19 A harmadik kérdésre csak abban az esetben kell választ adni, ha a 913/2010 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete maga határozhatja meg azt az eljárást, amelynek keretében infrastruktúrakapacitás kérhető a rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben, és ennek keretében – a jelen ügy körülményeihez hasonlóan – előírhatja például egy elektronikus könyvelési eszköz kizárólagos használatát. Jóllehet az EIBV-nek a 2012/34 irányelvet átültető nemzeti rendelkezései csak a hálózati üzletszabályzat minimális tartalmát határozzák meg, és a felperes ezért a nemzeti jog alapján az áru fuvarozási folyosó ügyvivő testülete által elfogadott rendelkezéseket is belefoglalhatja hálózati üzletszabályzatába. A kérdést előterjesztő bíróság számára azonban kétséges, hogy a szövetségi hálózati ügynökség e tekintetben felülvizsgálhatja-e a felperes hálózati üzletszabályzatát az ügyvivő testület által elfogadott rendelkezésekkel való tartalmi egyezőségének szempontját meghaladó mértékben.
- 20 Ha a nemzeti szabályozó szervezetek – az eddigi kérdésekből kiindulva – rendelkeznek az azon eljárás felülvizsgálatára vonatkozó hatáskörökkel, amelynek keretében infrastruktúrakapacitás kérhető a 913/2010 rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egyablakos rendszerben, a negyedik kérdés keretében végezetül azt kell tisztázni, hogy milyen jelentőséggel bír a 913/2010 rendelet 14. cikkének (1) bekezdése alapján az áru fuvarozási folyosó irányító testülete által meghatározott keret e hatáskörök gyakorlása során. A jelen ügyben érintett áru fuvarozási folyosók irányító testületei meghatározták a vonatkozó keret 8. cikkének (2) bekezdésében, hogy a folyosókapacitást olyan nemzetközi kérelmezési rendszeren keresztül kell közzétenni és elosztani, amelyet a lehető legnagyobb mértékben össze kell hangolni a többi áru fuvarozási folyosóval. A kérdést előterjesztő bíróság számára nem egyértelmű, hogy jogi szempontból milyen jelleggel és milyen kötőerővel rendelkezik a rendelet 14. cikkének (1) bekezdése értelmében vett keret, és hogy annak végérvényes és kötelező erejű értelmezése a nemzeti bíróságok vagy a Bíróság hatáskörébe tartozik-e.

- 21 Az ötödik kérdés ehhez kapcsolódik, és arra csak abban az esetben kell választ adni, ha a keret végérvényes és kötelező erejű értelmezése a Bíróság hatáskörébe tartozik.

MUNKADOKUMENTUM