

**Sprawa C-12/20****Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości****Data wpływu:**

13 stycznia 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen  
(Niemcy)**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

10 grudnia 2019 r.

**Strona skarżąca:**

DB Netz AG

**Strona przeciwna:**

Bundesrepublik Deutschland

**Przedmiot postępowania głównego**

Kontrola regulacyjna regulaminów korzystania z sieci kolejowych dotyczących zgłoszenia transgranicznych tras kolejowych w korytarzach towarowych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (zwanym dalej „rozporządzeniem nr 913/2010”), konkretnie: kontrola zamierzonej przez stronę skarżącą zmiany punktu 4.2.5.1. jej regulaminu sieci z 2016 r. (skreślenie zdania)

**Przedmiot i podstawa prawna wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

Wykładnia rozporządzenia nr 913/2010, dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego

europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona; zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”) oraz art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

### Pytania prejudycjalne

1. Czy rozporządzenie nr 913/2020, w szczególności w kontekście zadań przydzielonych radzie zarządzającej korytarza towarowego w art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 9 i art. 18 lit. c) tego rozporządzenia, należy interpretować w ten sposób, że rada zarządzająca korytarza towarowego jest uprawniona do samodzielnego określenia procedury w przedmiocie składania wniosków w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 tego rozporządzenia, a przy tym przykładowo – jak ma to miejsce w niniejszej sprawie – nakazać wyłączne używanie elektronicznych narzędzi rezerwacyjnych, albo czy ta procedura podlega ogólnym przepisom art. 27 ust. 1 i 2 w związku z pkt. 3 lit. a) załącznika IV do dyrektywy 2012/34, a więc może być regulowane wyłącznie przez zarządców sieci uczestniczących w korytarzu towarowym w każdorazowo stosowanych przez nich regulaminach sieci?

2. W wypadku udzielenie na pytanie pierwsze odpowiedzi, zgodnie z którą wskazana w punkcie 1 procedura może zostać uregulowana wyłącznie w regulaminie sieci zarządcy sieci uczestniczącego w korytarzu towarowym, to czy kontrola regulaminu sieci przez krajowy organ regulacyjny powinna być prowadzona zgodnie z art. 20 rozporządzenia nr 913/2010 czy raczej wyłącznie zgodnie z przepisami dyrektywy 2012/34 i wydanymi celem jej transpozycji przepisami prawa krajowego?

a) Jeżeli kontrola ma być prowadzona zgodnie z art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, to czy w zgodzie z jego przepisami pozostaje sytuacja, w której krajowy organ regulacyjny kwestionuje postanowienie w regulaminie sieci takie jak wskazane w punkcie 1, nie działając w tym zakresie wspólnie i zgodnie z organami regulacyjnymi pozostałych państw uczestniczących w korytarzu towarowym albo nawet nie konsultując uprzednio tych innych organów celem przyjęcia wspólnego sposobu postępowania?

b) Jeżeli kontrola ma być prowadzona zgodnie z przepisami dyrektywy 2012/34 i wydanymi celem jej transpozycji przepisami prawa krajowego, to czy w zgodzie z nimi, w szczególności z przewidzianym w art. 57 ust. 1 zdanie drugie tej dyrektywy ogólnym obowiązkiem współpracy, pozostaje sytuacja, w której krajowy organ regulacyjny kwestionuje takie postanowienie w regulaminie sieci, nie działając w tym zakresie wspólnie i zgodnie z organami regulacyjnymi pozostałych państw uczestniczących w korytarzu towarowym albo nawet nie konsultując uprzednio tych innych organów celem przyjęcia wspólnego sposobu postępowania?

3. W wypadku odpowiedzi na pytanie pierwsze, zgodnie z którą rada zarządzająca korytarza towarowego jest uprawniona do samodzielnego określenia

procedury, o której mowa w punkcie 1, to czy krajowy organ regulacyjny jest uprawniony, zgodnie z art. 20 rozporządzenia nr 913/2010 albo przepisami dyrektywy 2012/34 i wydanymi celem jej transpozycji przepisami prawa krajowego, do tego, żeby kontrolować i ewentualnie zakwestionować regulamin sieci zarządcy sieci w zakresie przekraczającym zgodność treściową tego regulaminu z ustalonym przez radę zarządzającą trybem postępowania, jeżeli regulamin sieci zarządcy sieci zawiera postanowienie odnośnie do takiego postępowania? W razie odpowiedzi twierdzącej na tak zadane pytanie, jakiej odpowiedzi udzielić należy na pytania 2 a) i b) w odniesieniu do tego uprawnienia organu regulacyjnego?

4. O ile z odpowiedzi na poprzednie pytania wynikałoby, że krajowym organom regulacyjnym przysługują uprawnienia do kontroli procedury, o której mowa w punkcie 1, to czy art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 należy interpretować w ten sposób, że ogólne ramy przyjmowane na podstawie tego przepisu przez radę wykonawczą należy kwalifikować jako prawo Unii wiążące krajowe organy regulacyjne i sądy krajowe, któremu przysługuje pierwszeństwo stosowania względem prawa krajowego i które podlega ostatecznie wiążącej wykładni przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej?

5. W razie odpowiedzi twierdzącej na pytanie czwarte – czy postanowienie przyjęte na podstawie art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 przez rady wykonawcze wszystkich korytarzy towarowych w art. 8 ust. 2 poszczególnych ogólnych ram, zgodnie z którym zdolność przepustową korytarza publikuje się i przyznaje za pośrednictwem międzynarodowego systemu do obsługi wniosków, który – na ile to możliwe – powinien być uzgodniony z innymi korytarzami towarowymi, stoi w sprzeczności z decyzją krajowego organu regulacyjnego, w drodze której ustala się wymogi odnośnie do kształtu takiego systemu dla zarządców sieci uczestniczących w korytarzu towarowym w odniesieniu do ich regulaminu sieci, które to wymogi nie zostały uzgodnione z innymi krajowymi organami regulacyjnymi i pozostałych państw uczestniczących w korytarzu towarowym?

### **Właściwe przepisy prawa Unii**

rozporządzenie nr 913/2010: art. 13 („Punkt kompleksowej obsługi wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury”) ust. 1, art. 14 („Zdolność przepustowa przydzielana pociągom towarowym”) ust. 1 i 9, art. 20 („Organy kontrolne [regulacyjne]”) ust. 1 i 3, motywy 7, 25, 26

dyrektywa 2012/34/UE: art. 27 („Regulamin sieci”) ust. 1 i 2, art. 57 („Współpraca organów regulacyjnych”) ust. 1, załącznik IV („Treść regulaminu sieci”) pkt 3 lit. a)

## Właściwe przepisy prawa krajowego

Allgemeines Eisenbahngesetz (powszechna ustawa o kolei), § 14 („Dostęp do infrastruktury kolejowej”) ust. 1, § 14d („Szczególne obowiązki informacyjne publicznych przedsiębiorstw infrastruktury kolejowej”) pkt 6, § 14e („Uprzednia kontrola urzędu regulacyjnego”) ust. 1 i 3, zwana dalej „AEG”

Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung) [rozporządzenie w sprawie wolnego od dyskryminacji dostępu do infrastruktury kolejowej oraz zasad uiszczania wynagrodzenia za użytkowanie infrastruktury kolejowej (rozporządzenie w sprawie użytkowania infrastruktury kolejowej), zwane dalej „EIBV”], § 3, § 4, § 6, załącznik 1 pkt 1 lit. a), załącznik 2 pkt 3 lit. a)

## Zwięzły opis stanu faktycznego i przebiegu postępowania

- 1 Zgodnie z § 4 EIBV, stanowiącym transpozycję do prawa krajowego art. 27 dyrektywy 2012/34, strona skarżąca jako zarządca linii kolejowych jest zobowiązana do stworzenia i opublikowania regulaminu sieci (zwanego dalej „Regulaminem”). Regulamin musi zawierać również postanowienia odnośnie do zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. Chodzi tu w szczególności o postanowienia odnośnie do przebiegu i terminów procedury w przedmiocie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, w tym odnośnie do postępowania dotyczącego składania do zarządców linii kolejowych wniosków o przyznanie tras kolejowych przez podmioty uprawnione do dostępu.
- 2 W 2015 r. rady wykonawcze właściwe dla korytarzy towarowych (por. art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010) uzgodniły wspólne ogólne ramy w rozumieniu art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 i przyjęły je każdorazowo dla korytarza pozostającego w zakresie ich właściwości. Artykuł 8 tych jednakowobrzmiących ogólnych ram regulował zasady pracy punktu kompleksowej obsługi dla korytarza (*Corridor one-stop shop*, zob. art. 13 ust. 1 rozporządzenia) i stanowił w ust. 2 w szczególności, że zdolność przepustową korytarza publikuje się i przyznaje za pośrednictwem międzynarodowego systemu, który – na ile to możliwe – powinien zostać uzgodniony z innymi korytarzami towarowymi. Dosłownie art. 8 ust. 2 ogólnych ram (dla korytarzy towarowych) brzmiał w oryginalnej angielskiej wersji językowej następująco: „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 Jednocześnie rady zarządzające (zob. art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 913/2010) korytarzy towarowych, przy udziale strony skarżącej, postanowiły, że wnioski o przyznanie zdolności przepustowej odnośnie do uprzednio uzgodnionych transgranicznych tras kolejowych będzie można składać do każdorazowo właściwego punktu kompleksowej obsługi wyłącznie za pośrednictwem

elektronicznego narzędzia rezerwacyjnego *Path Coordination System* (zwanego dalej „PCS”) i opublikowały te regulacje każdorazowo w księdze 4 dotyczących danego korytarza towarowego *Corridor Information Document* (zwanym dalej „CID”).

- 4 W dniu 31 sierpnia 2015 r. strona skarżąca poinformowała Bundesnetzagentur (federalną agencję do spraw sieci, Niemcy) jako krajowy organ regulacyjny o planowanej zmianie *Schienennetz-Benutzungsbedingungen 2016* (regulaminu sieci 2016, zwanego dalej „Regulaminem 2016”). Przedmiotem zamierzonej przez stronę skarżącą zmiany była m.in. ustanowiona w punkcie 4.2.5.1. Regulaminu 2016 regulacja dotycząca postępowania przed każdorazowo właściwym punktem kompleksowej obsługi dotyczącego składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w odniesieniu do uprzednio uzgodnionych tras kolejowych w korytarzach towarowych zgodnie z rozporządzeniem nr 913/2010. W szczególności punkt 4.2.5.1. Regulaminu 2016 przewidywał, że zgłoszenia tras mogą odbywać się zasadniczo wyłącznie za pośrednictwem PCS (zdanie pierwsze). Punkt 4.2.5.1. Regulaminu 2016 przewidywał także, że na wypadek awarii technicznej PCS zgłoszenie tras powinno być możliwe również w punkcie kompleksowej obsługi przy użyciu formularza zgłoszeniowego udostępnionego przez stowarzyszenie RailNetEurope (zdanie trzecie, zwane dalej „zdaniem trzecim” albo „spornym fragmentem tekstu”).
- 5 Wskutek tej zmiany strona skarżąca zamierzała doprowadzić do skreślenia bez wprowadzenia rozwiązania zamiennego regulacji, zgodnie z którą skorzystanie z formularza zgłoszeniowego było dopuszczalne jako rozwiązanie awaryjne w razie technicznej awarii PCS, a więc skreślenia dotyczącego tej kwestii zdania trzeciego w punkcie 4.2.5.1. Regulaminu 2016. Strona skarżąca uzasadniała to w ten sposób, że korzystanie z formularza zgłoszeniowego nie zostało przewidziane w przyjętych i opublikowanych przez rady zarządzające korytarzy towarowych postanowieniach odnośnie do składania wniosków. Poza tym formularz zgłoszeniowy nadaje się wyłącznie do zgłoszeń pozostałych transgranicznych tras kolejowych, a nie do zgłoszeń dotyczących zdolności przepustowych uprzednio uzgodnionych międzynarodowych tras kolejowych, ponieważ nie zawiera on pytań dotyczących wszystkich wymaganych w tym celu danych.
- 6 Decyzją z dnia 22 września 2015 r. Bundesnetzagentur (federalna agencja do spraw sieci) sprzeciwiła się wprowadzeniu zamierzonej zmiany z tym skutkiem, że zmiana ta nie może wejść w życie, również w odniesieniu do nawiązanych przez stronę skarżącą na podstawie Regulaminu 2016 i obowiązujących do dziś stosunków umownych. Bundesnetzagentur (federalna agencja do spraw sieci) oddaliła odwołanie w formie sprzeciwu strony skarżącej. W uzasadnieniu Bundesnetzagentur (federalna agencja do spraw sieci) wskazała, że skreślenie bez wprowadzenia rozwiązania zamiennego regulacji z punktu 4.2.5.1. Regulaminu 2016 będzie prowadziło do naruszenia obowiązku strony skarżącej zapewnienia wolnego od dyskryminacji użytkownika zarządzanej przez nią infrastruktury kolejowej i świadczenia oferowanych przez nią usług obowiązkowych, w tym

procedowania wniosków o przyznanie tras kolejowych. Zgodnie z przepisami dotyczącymi przyznawania tras kolejowych decydujące znaczenie ma moment złożenia wniosku. Na wypadek technicznej awarii PCS podmiotom uprawnionym do dostępu musi zostać udostępniona alternatywna forma złożenia wniosku jako rozwiązanie awaryjne. Jednocześnie stronie skarżącej pozostawiono prawo do wskazania spełniającego wymogi ustawowe rozwiązania, które mogłoby zostać wprowadzone zamiast skreślenia bez rozwiązania zamiennego spornego fragmentu tekstu w punkcie 4.2.5.1. Regulaminu 2016.

- 7 W dniu 15 marca 2016 r. strona skarżąca wniosła skargę do Verwaltungsgericht Köln (sądu administracyjnego w Kolonii, Niemcy). Skarga została oddalona wyrokiem z dnia 20 kwietnia 2018 r. Od tego wyroku strona skarżąca wniosła i popiera apelację.

### **Główne argumenty stron postępowania głównego**

- 8 Strona skarżąca kwestionowała już przed Verwaltungsgericht (sądem administracyjnym) uprawnienie Bundesnetzagentur (federalnej agencji do spraw sieci) do kontroli postanowień zawartych w punkcie 4.2.5.1. Regulaminu 2016 i zgłoszenia sprzeciwu wobec zamierzonych zmian. Zgodnie z rozporządzeniem nr 913/2010 ukształtowanie postępowania wnioskowego w punkcie kompleksowej obsługi należy do wyłącznej kompetencji każdorazowo właściwych rad wykonawczych i zarządzających. Ich decyzje, podobnie jak samo rozporządzenie, mają pierwszeństwo przed prawem krajowym i nie podlegają kontroli przez krajowe organy regulacyjne. Bundesnetzagentur (federalna agencja do spraw sieci) może kontrolować postanowienia takie jak w punkcie 4.2.5.1. Regulaminu 2016 wyłącznie w zakresie ich zgodności z postanowieniami wydawanymi przez radę zarządzającą. Natomiast nawet w razie przyjęcia, że ukształtowanie postępowania wnioskowego w punkcie kompleksowej obsługi podlega kontroli krajowych organów regulacyjnych, to zgodnie z art. 20 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 913/2010 Bundesnetzagentur (federalna agencja do spraw sieci) mogłaby działać wyłącznie wspólnie z innymi krajowymi organami regulacyjnymi, których sprawa dotyczy. Poza tym rozstrzygnięcie Bundesnetzagentur (federalnej agencji do spraw sieci) w niniejszej sprawie jest wadliwe. Nie jest potrzebne rozwiązanie awaryjne, ponieważ wystarczająco niezawodne jest rozwiązanie umożliwiające złożenie wniosku za pośrednictwem PCS. Podmiotom uprawnionym do dostępu można zagwarantować niezawodność techniczną systemu na poziomie 98,5%.
- 9 Strona przeciwna zarzuca m.in., że przyznanie zdolności przepustowej linii kolejowych w dalszym ciągu podlega ogólnym przepisom krajowym o zapewnieniu dostępu, opierającym się na dyrektywie 2012/34. Postanowienia w przedmiocie postępowania wnioskowego w punkcie kompleksowej obsługi stanowią w związku z tym niezbędną treść tworzonych przez stronę skarżącą Regulaminów i podlegają pełnej kontroli Bundesnetzagentur (federalnej agencji do spraw sieci) jako krajowego organu regulacyjnego. Rozporządzenie

nr 913/2010 nie przyznaje radzie zarządzającej korytarza towarowego uprawnienia do wydawania wiążących przepisów odnośnie do ukształtowania postępowania wnioskowego, które korzystałyby z pierwszeństwa zastosowania w stosunku do prawa krajowego. Postępowanie wnioskowe powinno zostać raczej ukształtowane w taki sposób, na jaki pozwalają albo jakiego wymagają skontrolowane i zaakceptowane przez krajowy organ regulacyjny Regulaminy zainteresowanych zarządców infrastruktury. W innym przypadku zarządcy infrastruktury mieliby w swoich kompetencjach w obszarze korytarza towarowych uprawnienie do samowolnego przyjmowania regulacji szczególnych dotyczących składania wniosków o zdolności przepustowe linii kolejowych, które to regulacje nie podlegałyby żadnej kontroli organów regulacyjnych w aspekcie wprowadzenia wolnego od dyskryminacji dostępu dla przedsiębiorstw komunikacji kolejowej.

### **Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

- 10 Występujący z wnioskiem prejudycjalnym Oberverwaltungsgericht (wyższy sąd administracyjny) wskazuje, że rozstrzygnięcie w postępowaniu głównym uzależnione jest od rozstrzygnięcia kwestii, czy Bundesnetzagentur (federalna agencja do spraw sieci) zasadnie sprzeciwiła się zamierzonej przez stronę skarżącą zmianie punktu 4.2.5.1. Regulaminu 2016. Do przepisów, które w tym kontekście należy wziąć pod uwagę, należy w szczególności zakaz dyskryminacji z § 14 ust. 1 AEG. Zgodnie z § 14e ust. 1 pkt 4 AEG Bundesnetzagentur (federalna agencja do spraw sieci) jako właściwy organ regulacyjny może po uzyskaniu odpowiedniego powiadomienia od powszechnego przedsiębiorstwa infrastruktury kolejowej sprzeciwić się zamierzonej nowelizacji albo zmianie Regulaminu, jeżeli te nie są zgodne z przepisami prawa o kolei w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej.
- 11 Sąd odsyłający ma jednak wątpliwości, czy postępowanie dotyczące składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury korytarza towarowego w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010, w ogóle powinno być regulowane przez stronę skarżącą w jej Regulaminie, a dalej, czy powinno podlegać kontroli Bundesnetzagentur (federalnej agencji do spraw sieci) zgodnie z § 14e ust. 1 pkt 4 AEG. W tym kontekście rozpatrzeć należy pierwsze pytanie sądu odsyłającego.
- 12 W drodze pytania pierwszego sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy postępowanie dotyczące składania wniosków o zdolność przepustową linii kolejowych podlega pod zakres art. 27 ust. 1 i 2 w związku z pkt. 3 lit. a) załącznika IV do dyrektywy 2012/34. Przeciwno temu stanowisku (a więc zgodnie z twierdzeniem strony skarżącej) przemawia okoliczność, iż przepisy rozporządzenia nr 913/2010 rozpatrywane jako całość mogłyby być rozumiane w ten sposób, że dostęp do zdolności przepustowej infrastruktury korytarza towarowego i jej użytkowanie poddane są niezależnej regulacji. W jej ramach

obowiązkiem ustanawianej dla korytarza towarowego zgodnie z art. 8 ust. 2 rozporządzenia rady zarządzającej byłoby ustalenie zasad postępowania dotyczącego składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia, a nadto informowanie podmiotów uprawnionych do dostępu w *Corridor Information Document* (CID). Tym samym rada zarządzająca przejmowałaby na poziomie korytarza towarowego do wyłącznej kompetencji te zadania, które w pozostałych przypadkach powierzone zostały zgodnie z art. 27 ust. 1 i 2 w związku z pkt. 3 lit. a) załącznika IV do dyrektywy 2012/34 zarządcom sieci.

- 13 Uprawnienie rady zarządzającej do ustalenia zasad postępowania wnioskowego w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010, nie daje się jednak wyraźnie wyprowadzić z przepisów art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 1 i 9 oraz art. 18 lit. c) w związku z motywem 26 tego rozporządzenia. Nie wynika ono bezpośrednio także z żadnego innego przepisu rozporządzenia. Odmiennie, bo w sposób wyraźny, prawodawca unijny uregulował natomiast w art. 14 ust. 1 rozporządzenia uprawnienie rady wykonawczej do ustalenia ogólnych ram. Gdyby prawodawca unijny chciał uregulować również wyłączne uprawnienie rady zarządzającej do ustalenia zasad postępowania wnioskowego w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010, to zasadne byłoby raczej oczekiwanie, że i tu przyjąłby odpowiednią regulację wyraźnie.
- 14 Z żadnego z przepisów rozporządzenia nr 913/2010 nie można również wprost wyprowadzić wniosku, iż dostęp do zdolności przepustowej przypisanej do danego korytarza towarowego i jej użytkowanie nie podlegają już ogólnej regulacji dyrektywy 2012/34. Wskazuje na to motyw 7 rozporządzenia. Stanowi to (w rozumieniu stanowiska prawnego strony przeciwnej) istotną wskazówkę co do tego, że postępowanie dotyczące składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury również wtedy podlega ogólnym przepisom prawa o kolei z art. 27 ust. 1 i 2 w związku z pkt. 3 lit. a) załącznika IV do dyrektywy 2012/34, gdy ta zdolność przepustowa infrastruktury stanowi część zdolności przepustowej infrastruktury korytarza towarowego i wniosek składany jest do punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010. Działalność poszczególnych punktów kompleksowej obsługi miałaby w takim przypadku opierać się zasadniczo na podlegających kontroli regulacyjnej krajowych organów regulacyjnych Regulaminach zainteresowanych zarządców sieci.
- 15 Odpowiedzi na drugie pytanie należy udzielić na wypadek, jeżeli zgodnie z art. 27 ust. 1 i 2 w związku z pkt. 3 lit. a) załącznika IV do dyrektywy 2012/34 i przepisami prawa krajowego wydanymi celem transpozycji tej dyrektywy postępowanie dotyczące składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury podlega uregulowaniu przez stronę skarżącą w jej Regulaminach także w tym zakresie, w jakim ta zdolność przepustowa infrastruktury stanowi część zdolności przepustowej infrastruktury korytarza



towarowego w rozumieniu rozporządzenia nr 913/2010 i wniosek podlega złożeniu do punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 tego rozporządzenia.

- 16 Sąd odsyłający uważa za wątpliwe, czy bez podjęcia współpracy z krajowymi organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich uczestniczących w korytarzu towarowym krajowy organ regulacyjny może działać i nałożyć na zarządcę infrastruktury obowiązek uwzględnienia wymogów odnośnie do sposobu ukształtowania postępowania wnioskowego w punkcie kompleksowej obsługi, jak to ma miejsce w niniejszej sprawie odnośnie do rozwiązania awaryjnego na wypadek technicznej awarii PCS.
- 17 W tym kontekście sąd odsyłający zadając pytanie drugie lit. a) zamierza ustalić, czy przy kontroli Regulaminów w rozumieniu art. 27 dyrektywy 2012/34 krajowy organ regulacyjny powinien uwzględniać przepisy art. 20 rozporządzenia nr 913/2010 w sytuacji, gdy dany Regulamin reguluje postępowanie dotyczące składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010. Jeżeli należy w całości lub w części uwzględniać przepisy rozporządzenia nr 913/2010, to wymaga dalszego wyjaśnienia, jakie wymogi wynikają stąd dla działalności krajowych organów regulacyjnych w okolicznościach takich jak w niniejszej sprawie. W szczególności uregulowany w art. 20 ust. 1 zdanie pierwsze rozporządzenia obowiązek współpracy krajowych organów regulacyjnych mógłby być interpretowany w ten sposób, że krajowy organ regulacyjny, który chce zakwestionować regulację dotyczącą postępowania wnioskowego w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia, albo może działać tylko wspólnie i w danej sprawie jednolicie z krajowymi organami regulacyjnymi pozostałych państw uczestniczących w korytarzu towarowym, albo musi każdorazowo uzgodnić sposób swojego postępowania z pozostałymi krajowymi organami regulacyjnymi.
- 18 Jeżeli art. 20 rozporządzenia nr 913/2010 nie miałyby znajdować zastosowania, to sąd odsyłający w pytaniu drugim lit. b) zmierza do ustalenia, czy w okolicznościach takich jak w niniejszej sprawie odpowiednie obowiązki opisane wyżej wynikają z dyrektywy 2012/34. W tym zakresie sąd odsyłający wskazuje w szczególności na art. 57 tej dyrektywy.
- 19 Odpowiedzi na pytanie trzecie udzielić należy wyłącznie w przypadku, gdyby rozporządzenie nr 913/2010 miało być interpretowane w ten sposób, że rada zarządzająca danego korytarza towarowego jest uprawniona do tego, żeby samodzielnie uregulować postępowanie dotyczące składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia, a w tym – jak w okolicznościach niniejszej sprawy – nakazać wyłączność zastosowania elektronicznego narzędzia rezerwacyjnego. Przepisy krajowe zawarte w EIBV, wprowadzone w wyniku transpozycji dyrektywy 2012/34, regulują wprawdzie jedynie minimalną treść Regulaminów, skutkiem czego prawo krajowe nie stoi na

przeszkodzie powtórzeniu przez stronę skarżącą w Regulaminach postanowień przyjętych przez radę zarządzającą danego korytarza towarowego. Dla sądu odsyłającego jest jednak wątpliwe, czy w związku z tym Bundesnetzagentur (federalna agencja do spraw sieci) uprawniona jest do kontroli Regulaminów strony skarżącej ponad ich zgodność treściową z postanowieniami przyjętymi przez radę zarządzającą.

- 20 O ile na podstawie odpowiedzi na poprzednie pytania będzie należało przyjąć, że krajowym organom regulacyjnym przysługuje uprawnienie do kontroli postępowania dotyczącego składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia, to w końcu w ramach odpowiedzi na pytanie czwarte wyjaśnienia wymaga, jakie znaczenie przy wykonywaniu tego uprawnienia przypisać należy ogólnym ramom ustanawianym przez radę wykonawczą korytarza towarowego zgodnie z art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010. Rady wykonawcze korytarzy towarowych, których dotyczy niniejsza sprawa, postanowiły w art. 8 ust. 2 poszczególnych ogólnych ram, że zdolność przepustową korytarza publikuje się i przyznaje za pośrednictwem międzynarodowego systemu wnioskowego, który – na ile to możliwe – podlega uzgodnieniu z innymi korytarzami towarowymi. Dla sądu odsyłającego nie jest jasne, jaka jest natura prawna i skutek związania ogólnymi ramami w rozumieniu art. 14 ust. 1 rozporządzenia i czy podlegają one ostatecznie wiążącej wykładni dokonywanej przez sądy krajowe albo Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.
- 21 Piąte pytanie wiąże się z powyższym i należy udzielić na nie odpowiedzi tylko wtedy, jeżeli Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do dokonania ostatecznie wiążącej wykładni ogólnych ram.