

Cauza C-12/20**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

13 ianuarie 2020

Instanța de trimitere:Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
(Germania)**Data deciziei de trimitere:**

10 decembrie 2019

Reclamantă:

DB Netz AG

Pârâtă:

Bundesrepublik Deutschland

Obiectul procedurii principale

Controlul de către organismele de reglementare al documentului de referință al rețelei cu privire la înregistrarea traselor internaționale în coridoarele de transport de marfă în temeiul Regulamentului (UE) nr. 913/2010, mai precis: controlul unei modificări preconizate de reclamantă a punctului 4.2.5.1 din documentul de referință al rețelei din 2016 al acesteia (eliminarea unei fraze)

Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare

Interpretarea Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și a Directivei 2012/34/CEE; articolul 267 TFUE

Întrebările preliminare

1. Regulamentul (UE) nr. 913/2010, în special în ceea ce privește responsabilitățile atribuite consiliului de administrație pentru un coridor de

transport de marfă prevăzute la articolul 13 alineatul (1), la articolul 14 alineatul (9) și la articolul 18 litera (c) din acest regulament, trebuie interpretat în sensul că consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă este autorizat să definească el însuși procedura de depunere a cererilor de alocare a capacității de infrastructură la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din regulament și să prevadă în acest scop, de exemplu, – în circumstanțe precum cele din speță – utilizarea exclusivă a unui instrument electronic de înregistrare sau această procedură intră sub incidența dispozițiilor generale prevăzute la articolul 27 alineatele (1) și (2) coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la Directiva 2012/34/UE, astfel încât procedura să poată fi stabilită numai de administratorii de infrastructură implicați într-un coridor de transport de marfă, în documentul respectiv de referință al rețelei acestora?

2. În cazul în care la prima întrebare se răspunde în sensul că procedura menționată la punctul 1 trebuie să fie reglementată exclusiv în documentul de referință al rețelei administratorilor de infrastructură implicați într-un coridor de transport de marfă, verificarea documentului de referință al rețelei efectuată de un organism național de control este prevăzută, în această privință, la articolul 20 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 sau, tot în mod exclusiv, de dispozițiile Directivei 2012/34/UE și de dispozițiile de drept național adoptate în scopul transpunerii acesteia?

a) În cazul în care verificarea este reglementată de articolul 20 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010, este compatibil cu dispozițiile acestuia faptul că un organism național de control contestă o dispoziție din cadrul documentului de referință al rețelei, astfel cum este menționat la punctul 1, fără a acționa în comun și în mod coerent în această privință cu organismele de control ale celorlalte state implicate în coridorul de transport de marfă sau, cel puțin, fără a le consulta în prealabil, în efortul de asigurare a unei acțiuni coerente?

b) În măsura în care verificarea este reglementată de dispozițiile Directivei 2012/34/UE și de dispozițiile de drept național adoptate în scopul transpunerii acesteia, este compatibil cu acestea, în special cu obligația generală de coordonare prevăzută la articolul 57 alineatul (1) a doua teză din această directivă, faptul că un organism național de control contestă o astfel de dispoziție, fără a acționa în comun și în mod coerent în această privință cu organismele de control ale celorlalte state implicate în coridorul de transport de marfă sau, cel puțin, fără a le consulta în prealabil, în efortul de asigurare a unei acțiuni coerente?

3. În cazul în care la prima întrebare se răspunde în sensul că consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă este autorizat să definească el însuși procedura menționată la punctul 1, un organism național de control este autorizat în temeiul articolului 20 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 sau al dispozițiilor Directivei 2012/34/UE și al dispozițiilor de drept național elaborate în scopul transpunerii acesteia, să verifice documentul de referință al rețelei unui administrator de infrastructură cu privire la aspecte care depășesc conformitatea

conținutului acestuia cu procedura definită de consiliul de administrație și să le conteste dacă este cazul atunci când documentul de referință al rețelei unui administrator de infrastructură conține dispoziții privind această procedură? În cazul unui răspuns afirmativ, cum trebuie să se răspundă la întrebările formulate la punctul 2 literele a) și b) în raport cu această competență a organismului de control?

4. În măsura în care, pe baza întrebărilor precedente, organismelor naționale de control le revin competențe de a verifica procedura menționată la punctul 1, articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 trebuie interpretat în sensul că respectivul cadru definit de comitetul executiv potrivit acestei dispoziții reprezintă legislația Uniunii care este obligatorie pentru organismele naționale de control și pentru instanțele naționale, beneficiază de aplicare prioritara în raport cu dreptul național și face obiectul interpretării în ultimă instanță de către Curte?

5. În cazul unui răspuns afirmativ la cea de a patra întrebare, dispoziția adoptată în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 de către comitetele executive ale tuturor coridoarelor de transport de marfă prevăzute la articolul 8 alineatul (2) din cadrul normativ respectiv, potrivit căreia capacitatea coridorului trebuie să fie publicată și alocată prin intermediul unui sistem internațional de cereri care ar trebui să fie coordonat, în măsura posibilului, cu celelalte coridoare de transport de marfă, se opune deciziei unui organism național de reglementare prin care unui administrator de infrastructură implicat într-un coridor de transport de marfă îi sunt furnizate indicații privind crearea acestui sistem de cereri pentru documentul de referință al rețelei acestuia, care nu sunt coordonate cu organismele naționale de control din celelalte state implicate în coridoarele de transport de marfă?

Dispozițiile de drept al Uniunii invocate

Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, articolul 13 alineatul (1) („Ghișeu unic pentru solicitarea capacității de infrastructură”), articolul 14 („Capacitatea alocată trenurilor de marfă”) alineatele (1) și (9), articolul 20 („Organismele de control”) alineatele (1) și (3), considerentele (7), (25), (26)

Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european, articolul 27 („Documentul de referință al rețelei”) alineatele (1) și (2), articolul 57 („Cooperarea între organismele de reglementare”) alineatul (1), anexa IV („Conținutul documentului de referință al rețelei”) punctul 3 litera (a)

Dispozițiile naționale invocate

Allgemeines Eisenbahngesetz [Legea generală privind căile ferate], articolul 14 („Accesul la infrastructura feroviară”) alineatul 1, articolul 14d („Obligațiile speciale de comunicare ale întreprinderilor de administrare a infrastructurii feroviare”) punctul 6, articolul 14e („Verificarea prealabilă efectuată de organismul de reglementare”) alineatele 1 și 3

Regulamentul privind utilizarea infrastructurii feroviare, articolele 3, 4, 6, anexa 1 punctul 1 litera a), anexa 2 punctul 3 litera a)

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii

- 1 În conformitate cu articolul 4 din Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung [Regulamentul privind utilizarea infrastructurii feroviare] (denumit în continuare „EIBV”) de transpunere a articolului 27 din Directiva 2012/34, în calitate de administrator de căi ferate, reclamanta este obligată să elaboreze și să publice documentul de referință al rețelei (denumit în continuare „DRR”). Acest DRR trebuie să conțină, de asemenea, informații privind principiile și criteriile pentru alocarea capacității de infrastructură feroviară. Acesta conține și informații privind procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacității de infrastructură feroviară, în special cu privire la procedura conform căreia titularii dreptului de acces pot solicita alocarea traselor de la administratorul căii ferate.
- 2 În anul 2015, comitetele executive competente pentru coridoarele de transport de marfă [a se vedea articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010] au convenit asupra unor cadre comune în sensul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, pe care le-au definit pentru coridorul aflat în competența lor. Articolul 8 din aceste cadre stabilea principiile de funcționare ale așa-numitului *Corridor One Shop Stop* [respectiv așa-numitul ghișeu unic, a se vedea articolul 13 alineatul (1) din regulament], iar la alineatul (2) se prevedea în special faptul că capacitatea coridorului trebuie publicată și alocată prin intermediul unui sistem internațional de cereri care ar trebui coordonat, în măsura posibilului, cu celelalte coridoare de transport de marfă. Literal, dispoziția articolului 8 alineatul (2) din aceste cadre (ale coridoarelor de transport de marfă), în versiunea în limba engleză, avea următorul cuprins: „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 În același timp, consiliile de administrație [a se vedea articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 913/2010] ale coridoarelor de transport de marfă au hotărât, cu participarea reclamantei, că cererile de alocare a capacității de infrastructură feroviară privind trasele internaționale prestabilite să poată fi depuse la ghișeul respectiv numai prin intermediul instrumentului electronic de înregistrare *Path Coordination System* (denumit în continuare „PCS”) și au publicat aceste

dispoziții în volumul 4 al documentului *Corridor Information Document* (denumit în continuare „CID”) aferent coridorului de transport de marfă.

- 4 La 31 august 2015, reclamanta a informat Bundesnetzagentur (Agenția Federală pentru Rețele), în calitate de organism național de reglementare, cu privire la o modificare preconizată de aceasta a documentului de referință al rețelei 2016 al acesteia (denumit în continuare „DRR 2016”). Obiectul modificării preconizate de reclamantă era, printre altele, o dispoziție cuprinsă la punctul 4.2.5.1 din DRR 2016 referitoare la procedura de solicitare a capacității de infrastructură feroviară privind trasele prestabilite din coridoarele de transport de marfă în temeiul Regulamentului nr. 913/2010, la ghișeu competent în acest scop. Mai precis, la punctul 4.2.5.1 din DRR 2016 se preciza că înregistrările traselor pot fi efectuate, în principiu, exclusiv prin intermediul PCS (prima teză). De asemenea, la punctul 4.2.5.1 din DRR 2016 se preciza că în cazul unei defecțiuni tehnice a PCS, ar trebui să fie posibilă o înregistrare a traselor la ghișeu prin intermediul unui formular de înregistrare pus la dispoziție de Asociația RailNetEurope (a treia teză, denumită în continuare „a treia teză” sau „fragmentul în litigiu”).
- 5 Prin intermediul acestei modificări, reclamanta intenționa să elimine definitiv utilizarea prevăzută a formularului de înregistrare ca plan de rezervă, în cazul unei defecțiuni tehnice a PCS, și anume a treia teză a punctului 4.2.5.1 din DRR 2016 referitoare la această situație. Aceasta a motivat că utilizarea formularului de înregistrare nu ar fi prevăzută în dispozițiile adoptate și publicate de consiliile de administrație ale coridoarelor de transport de marfă cu privire la depunerea cererilor. În plus, formularul de înregistrare ar fi conceput numai pentru solicitarea altor trase internaționale. Acesta nu ar fi adecvat pentru solicitarea capacității de infrastructură feroviară privind trasele internaționale prestabilite, întrucât el nu ar permite solicitarea tuturor informațiilor necesare în acest scop.
- 6 Prin decizia din 22 septembrie 2015, Bundesnetzagentur s-a opus modificării preconizate, cu consecința că această modificare nu poate intra în vigoare, inclusiv cu efecte asupra raporturilor contractuale încheiate de reclamantă pe baza DRR 2016 și existente până în prezent. Bundesnetzagentur a respins contestația reclamantei. În motivarea deciziei sale, Bundesnetzagentur a arătat că, în cazul unei eliminări definitive a fragmentului în litigiu, dispoziția de la punctul 4.2.5.1 din DRR 2016 ar încălca obligația reclamantei de a garanta o utilizare nediscriminatorie a infrastructurii feroviare pe care o exploatează și o furnizare nediscriminatorie a serviciilor obligatorii oferite de aceasta, inclusiv prelucrarea cererilor de alocare a traselor. Potrivit dispozițiilor privind alocarea traselor, pentru soluționarea cauzei ar putea fi determinant să se ia în considerare momentul primirii cererii. Titularilor dreptului de acces ar trebui să li se asigure o formă alternativă de depunere a cererilor, ca plan de rezervă, în cazul unei defecțiuni tehnice a PCS. În această privință, reclamantei i-ar reveni sarcina ca, în locul eliminării definitive preconizate a fragmentului în litigiu de la punctul 4.2.5.1 din DRR 2016, să propună o dispoziție care să țină seama de cerințele legale.

- 7 La 15 martie 2016, reclamanta a introdus o acțiune la Verwaltungsgericht Köln [Tribunalul Administrativ din Köln, Germania]. Verwaltungsgericht a respins acțiunea prin hotărârea din 20 aprilie 2018. Apelul reclamantei se îndreaptă împotriva acestei hotărâri.

Principalele argumente ale părților din procedura principală

- 8 În fața Verwaltungsgericht, reclamanta a contestat deja competența Bundesnetzagentur de a verifica dispozițiile cuprinse la punctul 4.2.5.1 din DRR 2016 și de a se opune modificărilor preconizate. Potrivit Regulamentului nr. 913/2010, organizarea procedurii de cerere la ghișeu ar reveni exclusiv comitetelor executive și consiliilor de administrație competente. Deciziile acestora, la fel ca regulamentul însuși, ar avea prioritate față de dreptul național și nu ar fi supuse controlului de către organismele naționale de control. Bundesnetzagentur ar putea verifica informații precum cele menționate la punctul 4.2.5.1 din DRR 2016 numai în privința conformității lor cu dispozițiile adoptate de consiliul de administrație. Chiar dacă organizarea procedurii de cerere la ghișeu ar fi supusă controlului de către organismele naționale de control, în conformitate cu articolul 20 alineatul (1) prima teză din Regulamentul nr. 913/2010, Bundesnetzagentur ar putea să acționeze numai în comun cu celelalte organisme naționale de interesate. Pe de altă parte, decizia Bundesnetzagentur ar fi eronată și pe fond. Nu ar fi necesar un plan de rezervă, întrucât depunerea cererii prin intermediul PCS ar fi suficient de fiabilă. Titularilor dreptului de acces le-ar putea fi garantată o fiabilitate tehnică a sistemului în proporție de cel puțin 98,5 %.
- 9 Pârâta a arătat, printre altele, că alocarea capacității de infrastructură feroviară ar fi supusă și în continuare dispozițiilor naționale generale privind acordarea accesului întemeiate pe Directiva 2012/34. Prin urmare, dispozițiile privind procedura de cerere la ghișeu ar constitui un conținut necesar al documentului de referință al rețelei care trebuie elaborat de reclamantă și ar fi supuse în această privință inclusiv controlului complet al Bundesnetzagentur în calitate de organism național de control. Regulamentul nr. 913/2010 nu ar conferi consiliului de administrație al unui coridor de transport de marfă competența de a adopta dispoziții pentru organizarea procedurii de cerere care să se aplice cu prioritate față de dreptul național. Dimpotrivă, procedura de cerere ar trebui organizată în același mod în care ar permite sau ar indica documentul de referință al rețelei administratorilor de infrastructură implicați, verificat și aprobat de organismele naționale de control. În caz contrar, administratorii de infrastructură din domeniul coridoarelor de transport de marfă ar putea să elaboreze, în mod autonom, norme speciale pentru solicitarea capacității de infrastructură feroviară care să nu fie supuse unui control al autorităților de reglementare în legătură cu aplicarea unui acces nediscriminatoriu pentru întreprinderile de transport feroviar.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 10 Instanța de trimitere, Oberverwaltungsgericht [Tribunalul Administrativ Superior, Germania] arată că pentru soluționarea litigiului principal trebuie să se stabilească dacă Bundesnetzagentur s-a opus în mod întemeiat modificării preconizate de reclamantă a punctului 4.2.5.1 din DRR 2016. Printre dispozițiile de care trebuie să se țină seama în acest context se numără în special principiul nediscriminării prevăzut la articolul 14 alineatul 1 din Allgemeines Eisenbahngesetz [Legea generală privind căile ferate] (denumită în continuare „AEG”). În temeiul articolului 14e alineatul 1 punctul 4 din AEG, Bundesnetzagentur, în calitate de organism de reglementare competent, se poate opune, după primirea comunicării corespunzătoare din partea unei întreprinderi publice de administrare a infrastructurii feroviare, reformării sau modificării preconizate a DRR, în măsura în care aceasta nu corespunde normelor de drept feroviar referitoare la accesul la infrastructura feroviară.
- 11 Cu toate acestea, instanța de trimitere are îndoieli cu privire la aspectul dacă procedura de depunere a cererilor de alocare a capacității de infrastructură a unui coridor de transport de marfă la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010 chiar trebuie să fie stabilită de reclamantă în documentul de referință al rețelei acesteia și să fie supusă controlului din partea Bundesnetzagentur în această privință, potrivit articolului 14e alineatul 1 punctul 4 din AEG. Acesta este contextul primei întrebări adresate de instanța de trimitere.
- 12 Prin intermediul acestei prime întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă procedura de solicitare a capacității de infrastructură feroviară intră sau nu sub incidența articolului 27 alineatele (1) și (2) coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la Directiva 2012/34. Împotriva acestei interpretări (și, așadar, în favoarea opiniei reclamantei) pledează faptul că dispozițiile Regulamentului nr. 913/2010, luate în ansamblu, ar putea fi eventual înțelese în sensul că accesul la un coridor de transport de marfă și utilizarea capacității de infrastructură a acestuia sunt supuse unui regim de reglementare autonom. În cadrul acestui regim de reglementare, consiliului de administrație care trebuie instituit pentru un coridor de transport de marfă în temeiul articolului 8 alineatul (2) din regulament i-ar reveni sarcina de a defini procedura de depunere a unei cereri de alocare a capacității de infrastructură la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din regulament și de a informa titularii dreptului de acces cu privire la aceasta în cadrul unui *Corridor Information Document* (CID). Astfel, în privința unui coridor de transport de marfă, consiliul de administrație ar prelua exclusiv acele sarcini care altfel sunt atribuite administratorilor de infrastructură în temeiul articolului 27 alineatele (1) și (2) coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la Directiva 2012/34.
- 13 Cu toate acestea, din dispozițiile articolului 13 alineatul (1), ale articolului 14 alineatele (1) și (9) și ale articolului 18 litera (c) coroborate cu considerentul (26) al Regulamentului nr. 913/2010 nu rezultă în mod explicit o competență a consiliului de administrație de definire a procedurii de depunere a cererii la

ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din acest regulament. Aceasta nu decurge în mod direct nici din alte dispoziții ale regulamentului. În schimb, la articolul 14 alineatul (1) din regulament, legiuitorul Uniunii a prevăzut în mod expres competența comitetului executiv de a defini un cadru. Dacă legiuitorul Uniunii ar fi intenționat să prevadă o competență exclusivă a consiliului de administrație privind definirea procedurii de cerere în temeiul articolului 13 alineatul (1) din regulament, ar fi făcut acest lucru, probabil, printr-o dispoziție la fel de explicită.

- 14 Nici din dispozițiile Regulamentului nr. 913/2010 nu este posibil să se deducă în mod explicit că accesul la un coridor de transport de marfă și utilizarea unei capacități de infrastructură alocate acestuia nu ar mai intra sub incidența regimului general de reglementare prevăzut de Directiva 2012/34. Considerentul (7) al regulamentului susține acest lucru. Aceasta pare să constituie (în sensul aprecierii juridice a pârâtei) un indiciu serios al faptului că procedura de depunere a cererilor de alocare a capacității de infrastructură feroviară intră sub incidența dispozițiilor generale de drept feroviar prevăzute la articolul 27 alineatele (1) și (2) coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la Directiva 2012/34, chiar și atunci când această capacitate de infrastructură feroviară constituie o componentă a capacității de infrastructură a unui coridor de transport de marfă, iar depunerea cererilor se efectuează la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010. În acest caz, activitatea ghișeului unic ar trebui să fie reglementată de documentul de referință al rețelei administratorilor de infrastructură implicați, supus, în principiu, controlului de reglementare efectuat de organismele naționale de control.
- 15 Trebuie să se răspundă la cea de a doua întrebare în cazul în care procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură feroviară în conformitate cu articolul 27 alineatele (1) și (2) coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la Directiva 2012/34 și cu dispozițiile de drept național adoptate în scopul transunerii acesteia trebuie stabilită de reclamantă în documentul de referință al rețelei acesteia, în măsura în care această capacitate de infrastructură feroviară constituie o componentă a capacității de infrastructură a unui coridor de transport de marfă în sensul Regulamentului nr. 913/2010, iar depunerea cererii este efectuată la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din acest regulament.
- 16 Instanța de trimitere are îndoieli cu privire la aspectul dacă un organism național de control poate acționa în absența cooperării cu organismele naționale de control ale celorlalte state membre implicate într-un coridor de transport de marfă și dacă acesta poate furniza indicații administratorului de infrastructură cu privire la organizarea procedurii de cerere la ghișeul unic, precum în speță, cu privire la păstrarea unui plan de rezervă în cazul unei defecțiuni tehnice a PCS.
- 17 În acest context, prin intermediul celei de a doua întrebări litera a), instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă un organism național de control, în cadrul verificării DRR în temeiul articolului 27 din Directiva 2012/34, trebuie să țină

seama de dispozițiile articolului 20 din Regulamentul nr. 913/2010, în măsura în care DRR reglementează procedura de depunere a cererilor de alocare a capacității de infrastructură la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010. În cazul în care trebuie să se țină seama în tot sau în parte de dispozițiile articolului 20 din Regulamentul nr. 913/2010, este necesar să se stabilească și care sunt indicațiile care decurg din acestea, în circumstanțe precum cele din speță, pentru activitatea unui organism național de control. Astfel, în special, obligația de cooperare a organismelor naționale de control prevăzută la articolul 20 alineatul (1) prima teză din regulament ar putea fi interpretată în sensul că un organism național de control poate acționa fie numai în comun și în mod coerent cu organismele naționale de control ale celorlalte state implicate într-un coridor de transport de marfă, atunci când acesta contestă o dispoziție privind procedura de cerere la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din regulament, fie, în orice caz, acesta trebuie să își coordoneze acțiunea cu celelalte organisme naționale de .

- 18 În cazul în care articolul 20 din Regulamentul nr. 913/2010 nu ar fi aplicabil, prin intermediul celei de a doua întrebări litera b), instanța de trimitere dorește să se stabilească dacă, în circumstanțe precum cele din speță, din Directiva 2012/34 decurg obligații corespunzătoare precum cele menționate mai sus și face trimitere în această privință, în special, la articolul 57 din directiva menționată.
- 19 La cea de a treia întrebare nu este necesar să se răspundă decât în cazul în care Regulamentul nr. 913/2010 ar trebui interpretat în sensul că consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă ar fi autorizat să dețină el însuși procedura de depunere a cererilor de alocare a capacității de infrastructură la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din regulament și să prevadă în acest sens, de exemplu, – în circumstanțe precum cele din speță – utilizarea exclusivă a unui instrument electronic de înregistrare. Chiar dacă dispozițiile naționale ale EIBV de transpunere a Directivei 2012/34 nu prevăd decât conținutul minim al DRR, astfel încât, potrivit dreptului național, reclamanta nu ar fi împiedicată să reflecte în documentul de referință al rețelei acesteia nici dispozițiile adoptate de consiliul de administrație al unui coridor de transport de marfă, instanța de trimitere are totuși îndoieli cu privire la aspectul dacă Bundesnetzagentur ar putea verifica documentul de referință al rețelei reclamantei cu privire la aspecte care depășesc conformitatea conținutului acestuia cu dispozițiile adoptate de consiliul de administrație.
- 20 În sfârșit, în măsura în care organismelor naționale de control – pe baza întrebărilor anterioare – le revin competențe privind verificarea procedurii de depunere a cererilor de alocare a capacității de infrastructură la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, în cadrul celei de a patra întrebări se solicită să se stabilească importanța cadrului definit de comitetul executiv pentru un coridor de transport de marfă în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010 în ceea ce privește exercitarea acestor competențe. Comitetele executive ale coridoarelor de transport de marfă în speță au stabilit la articolul 8 alineatul (2) din cadrul respectiv că este necesară

publicarea și alocarea capacității coridorului prin intermediul unui sistem internațional de cereri care ar trebui să fie coordonat, în măsura posibilului, cu celelalte coridoare de transport de marfă. Instanța de trimitere are îndoieli cu privire la natura juridică și la caracterul obligatoriu al unui cadru în sensul articolului 14 alineatul (1) din regulament și la aspectul dacă acesta face obiectul interpretării în ultimă instanță de către instanțele naționale sau de către Curte.

- 21 Cea de a cincea întrebare are legătură cu aceasta și necesită un răspuns numai dacă interpretarea în ultimă instanță a cadrului intră în competența Curții.

DOCUMENT DE LUCRU