

Vec C-12/20

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

Dátum podania:

13. január 2020

Vnútroštátny sú:

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

10. december 2019

Žalobkyňa:

DB Netz AG

Žalovaná:

Spolková republika Nemecko

Predmet konania vo veci samej

Regulačná kontrola podmienok používania siete tykajúcich sa prihlasovania medzinárodných vlakových trás v rámci koridorov nákladnej dopravy podľa nariadenia (EÚ) č. 913/2010, konkrétne: kontrola zmeny, ktorú žalobkyňa plánuje vykonať pokiaľ ide o bod 4.2.5.1 jej podmienok používania siete 2016 (vyškrtnutie jednej vety)

Predmet a právny základ návrhu

Výklad nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a smernice 2012/34/EÚ; článok 267 ZFEÚ

Prejudiciálne otázky

1. Má sa nariadenie (EÚ) č. 913/2010 najmä s ohľadom na úlohy, ktoré z článku 13 ods. 1, článok 14 ods. 9 a článok 18 písm. c) tohto nariadenia vyplývajú pre správnu radu koridoru nákladnej dopravy, vykladať v tom zmysle, že správna rada je v súvislosti s koridorom nákladnej dopravy sama oprávnená prijať úpravu postupu predkladania žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry na mieste jedného kontaktu uvedenom v článku 13 ods. 1 nariadenia a v tejto súvislosti tak, ako v prípade skutkových okolností vo veci samej, zaviesť povinnosť používať výlučne elektronický rezervačný nástroj alebo podlieha takýto postup všeobecným ustanoveniam článku 27 ods. 1 a 2 v spojení s bodom 3 písm. a) prílohy IV smernice 2012/34/EÚ, a teda takýto postup môže vo svojich podmienkach používania siete upraviť iba pridružený manažér infraštruktúry, ktorý sa zúčastňuje na koridore nákladnej dopravy?

2. V prípade, ak sa má na prvú otázku odpovedať tak, že pravidlá postupu uvedeného v bode 1 má vo svojich podmienkach používania siete upraviť pridružený manažér infraštruktúry, ktorý sa zúčastňuje na koridore nákladnej dopravy, má sa pri preskúmaní týchto podmienok používania siete národným regulačným orgánom postupovať podľa článku 20 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 alebo sa takéto preskúmanie riadi výlučne ustanoveniami smernice 2012/34/EÚ a vnútroštátnymi právnymi predpismi, ktoré slúžia na jej prebratie?

a) Ak sa preskúmanie vykoná podľa článku 20 nariadenia (EÚ) č. 913/2010, je v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia, aby národný regulačný orgán odmietol takéto pravidlá upravené v podmienkach používania siete, akými sú pravidlá uvedené v bode 1, bez toho, aby v tejto súvislosti postupoval v spolupráci a jednotne s regulačnými orgánmi ostatných členských štátov, ktoré sa zúčastňujú na koridore nákladnej dopravy resp. bez toho, aby s takýmito orgánmi uvedenú záležitosť najskôr prekonzultoval v rámci snahy o jednotný postup?

b) Ak sa preskúmanie spravuje ustanoveniami smernice 2012/34/EÚ a vnútroštátnymi právnymi predpismi slúžiacimi na jej prebratie, je v súlade s týmito ustanoveniami a najmä s koordinačnou povinnosťou upravenou v článku 57 ods. 1 druhej vete tejto smernice, aby národný regulačný orgán odmietol predmetné pravidlá bez toho, aby v tejto súvislosti postupoval v spolupráci a jednotne s regulačnými orgánmi ostatných členských štátov, ktoré sa zúčastňujú na koridore nákladnej dopravy resp. bez toho, aby s takýmito orgánmi uvedenú záležitosť najskôr prekonzultoval v rámci snahy o jednotný postup?

3. V prípade, ak sa má na prvú otázku odpovedať tak, že správna rada má právomoc samostatne upraviť v rámci koridoru nákladnej dopravy postup uvedený v bode 1, má národný regulačný orgán podľa článku 20 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 alebo ustanovení smernice 2012/34/EÚ a vnútroštátnych právnych predpisov prijatých na účely jej prebratia právo skúmať podmienky používania siete prijaté manažérom infraštruktúry, nad rámec posudzovania súladu ich obsahu s postupom stanoveným správnu radou a prípadne ich spochybníť, ak sú súčasťou podmienok používania siete vydaných manažérom infraštruktúry aj pravidlá takéhoto postupu? V prípade kladnej odpovede, ako sa má odpovedať na otázky o právomoci regulačného orgánu uvedené v bode 2 písm. a) a b)?

4. Ak sú národné regulačné orgány vychádzajúc z predchádzajúcich otázok oprávnené skúmať postup uvedený v bode 1, má sa článok 14 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 vykladať v tom zmysle, že v prípade rámca, ktorý podľa tohto ustanovenia prijala výkonná rada, ide o ustanovenia práva Únie, ktoré sú záväzné pre národné regulačné orgány a vnútroštátne súdy a majú prednosť pred uplatnením vnútroštátneho práva a že podlieha konečnému záväznému výkladu Súdneho dvora?

5. V prípade kladnej odpovede na štvrtú otázku, bráni ustanovenie článku 8 ods. 2 príslušného rámca, ktoré na základe článku 14 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 913/2010 prijali výkonné rady všetkých koridorov nákladnej dopravy, a podľa ktorého sa kapacita koridoru zverejní a prideli prostredníctvom medzinárodného systému na podávanie žiadostí, ktorý sa má v čo možno najväčšom rozsahu zosúladiť s ostatnými koridormi nákladnej dopravy, rozhodnutiu národného regulačného orgánu, ktorým sa manažérovi infraštruktúry zúčastnenému na koridore nákladnej dopravy určujú v súvislosti s jeho podmienkami používania siete podmienky organizácie takéhoto systému pre podávanie žiadostí, ktoré nie sú predmetom dohody s národnými regulačnými orgánmi ostatných štátov, ktoré sa zúčastňujú na koridoroch nákladnej dopravy?

Relevantné ustanovenia práva Únie

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, článok 13 ods. 1 („Miesto jedného kontaktu na podávanie žiadostí o kapacitu

infraštruktúry“), článok 14 („Kapacita pridelovaná nákladným vlakom“) ods. 1 a 9, článok 20 („Regulačné orgány“) ods. 1 a 3, odôvodnenia 7, 25, 26

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, článok 27 („Podmienky používania siete“) ods. 1 a 2, článok 57 („Spolupráca regulačných orgánov“) ods. 1, príloha IV („Obsah podmienok používania siete“) bod 3 písm. a)

Relevantné ustanovenia vnútroštátneho práva

Allgemeines Eisenbahngesetz (Všeobecný zákon o železničnej doprave), § 14 („Prístup k železničnej infraštruktúre“) ods. 1, § 14d („Osobitné informačné povinnosti verejného podniku železničnej infraštruktúry“) bod 6, § 14e („Predbežné preskúmanie regulačným orgánom“) ods. 1 a 3

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (nariadenie o využívaní železničnej infraštruktúry, § 3, § 4, § 6, príloha 1 bod 1 písm. a), príloha 2 bod 3 písm. a)

Zhrnutie skutkového stavu a konania

- 1 Žalobkyňa, ktorá prevádzkuje železničné trate, je v zmysle § 4 nariadenia o využívaní železničnej infraštruktúry (ďalej len „EIBV“), ktorým sa preberá článok 27 smernice 2012/34, povinná vydať a zverejniť podmienky používania siete (ďalej len „SNB“). V týchto podmienkach sa musia uvádzať okrem iného aj informácie o zásadách a kritériách pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry. Tieto informácie zahŕňajú aj údaje o priebehu a lehotách konania, v rámci ktorého sa prideluje kapacita železničnej infraštruktúry, a najmä informácie o postupe predkladania žiadostí o pridelenie vlakových trás prevádzkovateľovi železničných tratí prostredníctvom osôb s právom na prístup.
- 2 V roku 2015 sa výkonné rady zodpovedné za koridor nákladnej dopravy (pozri článok 8 ods. 1 nariadenia č. 913/2010) zhodli na spoločnom rámci v zmysle článku 14 ods. 1 nariadenia č. 913/2010, ktorý vymedzili aj pre koridor patriaci do oblasti ich právomocí. Rovnako znejúci článok 8 tohto rámca stanovoval zásady fungovania tzv. *Corridor One Shop Stop* (resp. takzvaného miesta jedného kontaktu, pozri článok 13 ods. 1 nariadenia), pričom v odseku 2 sa predovšetkým uvádzalo, že kapacita koridoru sa zverejní a pridelí výlučne prostredníctvom medzinárodného systému pre podávanie žiadostí, ktorý sa v čo najväčšom rozsahu musí zhodovať s ostatnými koridorami pre nákladnú dopravu. V doslovnom znení ustanovenia článku 8 ods. 2 rámcových pravidiel (koridory pre nákladnú dopravu) v pôvodnom anglickom jazykovom znení sa uvádzalo: „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 Správne rady zároveň (pozri článok 8 ods. 2 nariadenia č. 913/2010) v súvislosti s koridormi nákladnej dopravy, na ktorých sa žalobkyňa podieľala, rozhodli, že žiadosti o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry na vopred dohodnutých cezhraničných vlakových trasách možno na príslušnom kontaktnom mieste podať výlučne prostredníctvom nástroja elektronickej rezervácie *Path Coordination System* (PCS) a tieto pravidlá zverejnili v knihe 4 *Corridor Information Document* (CID) týkajúcej sa koridoru nákladnej dopravy.
- 4 Žalobkyňa 31. augusta 2015 upovedomila Bundesnetzagentur (Spolková agentúra pre sieťové odvetvia, Nemecko) ako vnútroštátny regulačný orgán o plánovanej zmene podmienok využívania železničnej siete 2016 (SNB 2016). Plánovaná zmena žalobkyne sa okrem iného týkala aj pravidiel uvedených v bode 4.2.5.1 SNB 2016, ktoré sa týkali postupu predkladania žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry na vopred dohodnutých vlakových trasách v rámci koridorov nákladnej dopravy podľa nariadenia č. 913/2010 príslušnému kontaktnému miestu. Bod 4.2.5.1 SNB 2016 konkrétne stanovoval, že hlásenia o trasách možno v zásade podávať výlučne prostredníctvom PCS (prvá veta). Bod 4.2.5.1 SNB 2016 tiež stanovoval, že pre prípad technického výpadku PCS musí existovať možnosť predložiť kontaktnému miestu hlásenie o trase prostredníctvom prihlasovacieho formulára, ktorý pripravilo združenie RailNetEurope (tretia veta „ďalej len tretia veta alebo sporná časť textu“).
- 5 Prijatím zmeny mala žalobkyňa v úmysle bez náhrady zrušiť používanie prihlasovacieho formulára upraveného pre prípad technického výpadku PCS, t.j. vyškrtnúť tretiu vetu v bode 4.2.5.1 SNB 2016 týkajúcu sa tohto formulára. Takýto postup odôvodňovala tým, že používanie prihlasovacieho formulára nevyplýva ani z uverejnených ustanovení o podávaní žiadostí prijatých výkonnými radami koridorov nákladnej dopravy. Takýto prihlasovací formulár bol navyše vytvorený len pre podávanie žiadostí týkajúcich sa ostatných cezhraničných vlakových trás. Nie je však vhodný pre podávanie žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry na vopred dohodnutých medzinárodných vlakových trasách, pretože nevyžaduje všetky k tomu potrebné údaje.
- 6 Rozhodnutím z 22. septembra 2015 odmietla Spolková agentúra pre sieťové odvetvia zamýšľanú zmenu s tým dôsledkom, že predmetná zmena, a to aj pokiaľ ide o účinky na zmluvné vzťahy, ktoré žalobkyňa uzatvorila v súlade s jej SNB 2016 a v súčasnosti naďalej trvajú, sa nemôže stať záväznou. Spolková agentúra pre sieťové odvetvia zamietla odvolanie žalobkyne. Na účely odôvodnenia svojho rozhodnutia Spolková agentúra pre sieťové odvetvia uviedla, že pravidlo uvedené v bode 4.2.5.1 SNB 2016 odporuje, s ohľadom na definitívne odstránenie spornej časti textu bez akejkoľvek náhrady, povinnosti žalobkyne zaručiť poskytovanie povinných plnení, ktoré ponúka, na nediskriminačnom základe, a to vrátane spracúvania žiadostí o pridelenie vlakových trás. Podľa pravidiel pridelenia vlakových trás by mohol mať rozhodujúci význam okamih podania žiadosti. Pre osoby s právom na prístup sa pre prípad technického výpadku PCS musí zachovať záložné riešenie v podobe možnosti predloženia žiadosti v alternatívnej forme.

Žalobkyni sa pritom ponecháva možnosť, aby namiesto zamýšľaného definitívneho odstránenia spornej časti textu v bode 4.2.5.1 SNB 2016 bez akejkoľvek náhrady navrhla prijatie právnej úpravy, ktoré zodpovedá zákonným požiadavkám.

- 7 Žalobkyňa podala 15. marca 2016 na Verwaltungsgericht Köln (Správny súd Kolín, Nemecko) žalobu. Verwaltungsgericht (správny súd) zamietol žalobu rozsudkom z 20. apríla 2018. Proti tomuto rozsudku je namierené odvolanie žalobkyne.

Hlavné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej

- 8 Pred Verwaltungsgericht (správny súd) spochybnila žalobkyňa už samotnú právomoc Spolkovej agentúry pre sieťové odvetvia preskúmať ustanovenia upravené v bode 4.2.5.1 SNB 2016 a odmietnuť plánované zmeny. Postup predkladania žiadostí kontaktnému miestu je v zmysle nariadenia č. 913/2010 výlučne vecou príslušných výkonných a správnych rád. Ich rozhodnutia majú rovnako, ako samotné nariadenie, prednosť pred vnútroštátnym právom a nepodliehajú kontrole vnútroštátnych regulačných orgánov. Spolková agentúra pre sieťové odvetvia môže informácie, ako napríklad údaje uvádzané v bode 4.2.5.1 SNB 2016, skúmať len z hľadiska ich súladu s ustanoveniami vydanými správnu radou. Aj v tom prípade, ak by úprava postupu predkladania žiadostí kontaktnému miestu podliehala kontrole vnútroštátnych regulačných orgánov, bola by Spolková agentúra pre sieťové odvetvia oprávnená postupovať v súlade s článkom 20 ods. 1 prvou vetou nariadenia č. 913/2010 len v spolupráci s ostatnými dotknutými vnútroštátnymi regulačnými orgánmi. Rozhodnutie Spolkovej agentúry pre sieťové odvetvia navyše trpí aj skutkovými nedostatkami. Záložná platforma sa nevyžaduje, pretože predkladanie žiadostí prostredníctvom PCS je dostatočne spoľahlivé. Osobám s právom na prístup možno zaručiť technickú spoľahlivosť systému najmenej na úrovni 98,5 %.
- 9 Žalovaná okrem iného uviedla, že pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry podlieha aj naďalej všeobecným ustanoveniam vnútroštátneho práva o udelení prístupu, ktoré vychádzajú so smernice 2012/34. Ustanovenia o postupe predkladania žiadostí kontaktnému miestu sa preto považujú za povinnú obsahovú náležitosť podmienok, ktoré je žalobkyňa povinná vydať a preto podliehajú v tomto ohľade plnej kontrole Spolkovej agentúry pre sieťové odvetvia ako národnému regulačnému orgánu. Nariadenie č. 913/2010 nepriznáva správnej rade koridoru nákladnej dopravy právomoc vydávať záväzné ustanovenia upravujúce postup predkladania žiadostí v rozpore s vnútroštátnym právom. Postup predkladania žiadostí sa naopak musí upraviť tak, ako umožňujú resp. vyžadujú podmienky zúčastneného manažéra infraštruktúry, ktoré boli preskúmané a schválené vnútroštátnymi regulačnými orgánmi. V opačnom prípade by sa manažérom infraštruktúry v oblasti koridorov nákladnej dopravy umožnilo prijímať svojvoľné osobitné pravidlá pre predkladanie žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry, ktoré by nepodliehali nijakej kontrole

regulačných orgánov, ktorou sa má železničným dopravcom zabezpečiť nediskriminačný prístup.

Zhrnutie odôvodnenia návrhu

- 10 Vnútroštátny Oberverwaltungsgericht (Najvyšší správny súd, Nemecko) poukazuje na to, že pre rozhodnutie v konaní vo veci samej je relevantné, či má Spolková agentúra pre sieťové odvetvia právo namietat' proti plánovanej zmene bodu 4.2.5.1 SNB 2016. Medzi ustanovenia, na ktoré je v tejto súvislosti potrebné prihliadať, patrí predovšetkým zákaz diskriminácie vyplývajúci z § 14 ods. 1 Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Všeobecný železničný zákon, ďalej len „AEG“). Podľa § 14e ods. 1 bodu 4 AEG môže Spolková agentúra pre sieťové odvetvia ako príslušný regulačný orgán po predložení príslušného oznámenia verejného podniku železničnej infraštruktúry namietat' proti plánovanej novelizácii alebo zmene SNB, ak odporuje ustanoveniam právnej úpravy v oblasti železničnej dopravy o prístupe k železničnej infraštruktúre.
- 11 Vnútroštátny súd má však pochybnosti, či sa má postup predkladania žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry v rámci koridoru nákladnej dopravy jednému kontaktnému miestu uvedenému v článku 13 ods. 1 nariadenia č. 913/2010 vôbec upraviť v rámci SNB žalobkyne a či v tomto ohľade podlieha kontrole Spolkovej agentúry pre sieťové odvetvia podľa § 14e ods. 1 bodu 4 AEG. V tejto súvislosti sa predkladá prvá otázka vnútroštátneho súdu.
- 12 Touto prvou otázkou sa vnútroštátny súd snaží objasniť, či postup predkladania žiadostí o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry patrí alebo nepatrí do pôsobnosti článku 27 ods. 1 a 2 v spojení s bodom 3 písm. a) prílohy IV smernice 2012/34. Proti takejto pôsobnosti (a teda v prospech názoru žalobkyne) svedčí, že ustanovenia nariadenia č. 913/2010 možno vo vzájomnej súvislosti chápať v tom zmysle, že prístup k a využívanie kapacity infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy podlieha samostatnému režimu právnej úpravy. V rámci takéhoto režimu úpravy prináleží správnej rade, ktorá sa zriadi pre oblasť koridoru nákladnej dopravy v zmysle článku 8 ods. 2 nariadenia, aby upravila postup predkladania žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry jednému kontaktnému miestu označenému v článku 13 ods. 1 nariadenia a o tejto skutočnosti informovala osoby s právom na prístup prostredníctvom *Corridor Information Document* (CID). Správna rada teda preberá na úrovni koridoru nákladnej dopravy do svojej výlučnej právomoci tie úlohy, ktoré by inak podľa článku 27 ods. 1 a 2 v spojení s bodom 3 písm. a) prílohy IV smernice 2012/34 prináležali manažérom infraštruktúry.
- 13 Z ustanovení článku 13 ods. 1, článku 14 ods. 1 a 9, článku 18 písm. c) v spojení s odôvodnením 26 nariadenia č. 913/2010 však nemožno výslovne vyvodit' právomoc správnej rady upraviť postup predkladania žiadostí jednému kontaktnému miestu uvedenému v článku 13 ods. 1 tohto nariadenia. Takáto právomoc bezprostredne nevyplýva ani zo žiadneho iného ustanovenia nariadenia.

Na rozdiel od toho normotvorca Únie výslovne upravil právomoc výkonnej rady prijať rámec v článku 14 ods. 1 nariadenia. Ak by mal normotvorca Únie v úmysle upraviť výlučnú právomoc správnej rady upraviť postup predkladania žiadostí podľa článku 13 ods. 1 nariadenia, bolo by pravdepodobne možné očakávať, že takúto právomoc výslovne upraví.

- 14 Zo žiadneho z ustanovení nariadenia č. 913/2010 nemožno jednoznačne vyvodiť záver, že prístup k a využívanie kapacity infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy viac nepatrí do pôsobnosti všeobecného režimu právnej úpravy smernice 2012/34. V tomto smere sa ubera odôvodnenie 7 nariadenia. Uvedené je (podľa právneho názoru žalovanej) dôležitou skutočnosťou, ktorá odôvodňuje záver, že postup predkladania žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry podlieha všeobecným ustanoveniam článku 27 ods. 1 a 2 v spojení s bodom 3 písm. a) prílohy IV smernice 2012/34 aj vtedy, ak je takáto kapacita infraštruktúry súčasťou kapacity infraštruktúry koridoru nákladnej dopravy a žiadosť sa predloží miestu jedného kontaktu uvedenému v článku 13 ods. 1 nariadenia č. 913/2010. Činnosť miesta jedného kontaktu by sa v takomto prípade v zásade riadila SNB zúčastneného manažéra infraštruktúry, ktoré podliehajú normotvornej kontrole vnútroštátnych regulačných orgánov.
- 15 Na druhú otázku je potrebné odpovedať len vtedy, ak je žalobkyňa povinná upraviť v rámci svojich SNB postup predkladania žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry podľa článku 27 ods. 1 a 2 v spojení s bodom 3 písm. a) prílohy IV smernice 2012/34 a vnútroštátnych právnych predpisov vydaných na účely prebratia smernice v rozsahu, v akom takáto kapacita infraštruktúry tvorí súčasť koridoru nákladnej dopravy v zmysle nariadenia č. 913/2010 a žiadosť sa predkladá miestu jedného kontaktu uvedenému v článku 13 ods. 1 tohto nariadenia.
- 16 Vnútroštátny súd má pochybnosti, či môže vnútroštátny regulačný orgán konať bez spolupráce s vnútroštátnymi regulačnými orgánmi ostatných členských štátov, ktoré sa podieľajú na koridore nákladnej dopravy a dávať pokyny manažérovi infraštruktúry v súvislosti s úpravou postupu predkladania žiadostí miestu jedného kontaktu – tak, ako v tejto veci povinnosť zachovať záložnú platformu pre prípad technického výpadku PCS.
- 17 V tejto súvislosti sa vnútroštátny súd druhou otázkou písm. a) pýta, či je vnútroštátny regulačný orgán v rámci posudzovania SNB podľa článku 27 smernice 2012/34 povinný prihliadať na článok 20 nariadenia č. 913/2010 v rozsahu, v akom SNB upravujú postup predkladania žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry miestu jedného kontaktu uvedenému v článku 13 ods. 1 nariadenia č. 913/2010. Ak je potrebné prihliadať na ustanovenia článku 20 nariadenia č. 913/2010 v celom rozsahu, alebo sčasti, je ďalej potrebné objasniť, aké požiadavky vyplývajú z týchto ustanovení v prípade okolností, o aké ide v prejednávanej veci, pre činnosť vnútroštátneho regulačného orgánu. V tomto ohľade by najmä povinnosť spolupráce vnútroštátnych regulačných orgánov uvedená v článku 20 ods. 1 prvej vete nariadenia bolo možné vykladať v tom

zmysle, že vnútroštátny regulačný orgán môže postupovať buď výlučne v spolupráci a jednotne s vnútroštátnymi regulačnými orgánmi ostatných členských štátov, ktoré sa podieľajú na koridore nákladnej dopravy, ak vyjadruje svoje námietky proti právnej úprave postupu predkladania žiadostí miestu jedného kontaktu uvedenému v článku 13 ods. 1 nariadenia, alebo či sa v každom prípade musí na svojom postupe dohodnúť s ostatnými vnútroštátnymi regulačnými orgánmi.

- 18 Ak by sa článok 20 nariadenia č. 913/2010 neuplatnil, snaží sa vnútroštátny súd svojou druhou otázkou písm. b) zistiť, či za okolností, o aké ide v tejto veci, zo smernice 2012/34 vyplývajú vyššie uvedené príslušné povinnosti, pričom v tomto ohľade sa odvoláva najmä na článok 57 tejto smernice.
- 19 Na tretiu otázku treba odpovedať len v tom prípade, ak by sa malo nariadenie č. 913/2010 vykladať v tom zmysle, že správnej rade bola v súvislosti s koridorom nákladnej dopravy zverená právomoc upraviť postup predkladania žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry miestu jedného kontaktu uvedenému v článku 13 ods. 1 nariadenia a v tejto súvislosti tak, ako v prípade okolností vo veci samej, zaviesť povinnosť využívať výlučne elektronický rezervačný nástroj. Vnútroštátne ustanovenia EIBV preberajúce smernicu 2012/34 síce upravujú len minimálne obsahové náležitosti SNB, a teda vnútroštátne právo žalobkyni nebráni, aby do obsahu svojich SNB zahrnula aj pravidlá prijaté správnu radou koridoru nákladnej dopravy. Vnútroštátny súd má však pochybnosti, či bola Spolková agentúra pre sieťové odvetvia oprávnená skúmať SNB žalobkyne nad rámec súladu ich obsahu s pravidlami prijatými správnu radou.
- 20 Ak sa národným regulačným orgánom, vychádzajúc z vyššie uvedených otázok, má priznať právomoc skúmať postup predkladania žiadostí o pridelenie kapacity infraštruktúry miestam jedného kontaktu uvedeným v článku 13 ods. 1 nariadenia č. 913/2010, je napokon v rámci štvrtej otázky potrebné objasniť, aký význam sa má priznať rámcu, ktorý prijala výkonná rada koridoru nákladnej dopravy podľa článku 14 ods. 1 nariadenia č. 913/2010 pri výkone tejto právomoci. Výkonné rady dotknutých koridorov nákladnej dopravy v tejto veci v článku 8 ods. 2 príslušných rámcových pravidiel stanovili, že kapacita koridoru sa zverejní a prideli prostredníctvom medzinárodného systému na podávanie žiadostí, ktorý sa má v čo možno najväčšej miere zosúladiť s ostatnými koridormi nákladnej dopravy. Vnútroštátny súd sa pýta, akú právnu povahu má a nakoľko je záväzný rámec podľa článku 14 ods. 1 nariadenia a či majú vnútroštátne súdy alebo Súdny dvor právomoc rozhodnúť o jeho konečnom záväznom výklade.
- 21 Piata otázka nadväzuje na vyššie uvedené a preto je na ňu potrebné odpovedať len vtedy, ak je poskytnutie konečného záväzného výkladu rámca v právomoci Súdneho dvora.