

Zadeva C-12/20

**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča**

Datum vložitve:

13. januar 2020

Predložitveno sodišče:

Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (višje upravno sodišče za zvezno deželo Severno Porenje - Vestfalija, Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

10. december 2019

Tožeča stranka:

DB Netz AG

Tožena stranka:

Bundesrepublik Deutschland (Zvezna republika Nemčija)

Predmet postopka v glavni stvari

Regulativni nadzor programa omrežja v zvezi s prijavljanjem mednarodnih vlakovnih poti v tovornih koridorjih v skladu z Uredbo (EU) št. 913/2010, natančneje: nadzor spremembe programa omrežja, ki jo je tožeča stranka nameravala izvesti v točki 4.2.5.1 programa omrežja 2016 (izbris enega stavka).

Predmet in pravna podlaga predloga

Razlaga Uredbe (EU) št. 913/2010 in Direktive 2012/34/EU; člen 267 PDEU.

Vprašanja za predhodno odločanje

1. Ali je Uredbo (EU) št. 913/2010, zlasti glede nalog, ki so upravnemu odboru tovornega koridorja naložene v členih 13(1), 14(9) in 18(c) te uredbe, treba razlagati tako, da je upravni odbor pooblaščen, da za tovorni koridor sam opredeli

postopek za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) te uredbe in pri tem morda – tako kot v obravnavanem primeru – predpiše izključno uporabo elektronskega orodja za oddajanje vlog, ali pa veljajo za ta postopek splošne določbe iz člena 27(1) in (2) Direktive 2012/34/EU v povezavi s Prilogo IV, točka 3(a), te direktive, tako da ga smejo v svojih programih omrežja opredeliti izključno upravljavci infrastrukture, ki jih zadeva posamezni tovorni koridor?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje, da se sme postopek, naveden v točki 1, opredeliti samo v programu omrežja upravljavcev infrastrukture, ki jih zadeva posamezni tovorni koridor: ali temelji nadzor programa omrežja, ki ga v zvezi s tem izvede nacionalni regulatorni organ, na členu 20 Uredbe (EU) št. 913/2010 ali pa ravno tako izključno na določbah Direktive 2012/34/EU in nacionalnih predpisih, s katerimi je bila ta prenesena?

(a) Če nadzor temelji na členu 20 Uredbe (EU) št. 913/2010: ali je z določbami tega člena združljivo, da nacionalni regulatorni organ oporeka določbi programa omrežja, kakršna je navedena v točki 1, ne da bi pri tem deloval skupaj in vsebinsko enotno z regulatornimi organi drugih držav članic, ki jih zadeva posamezni tovorni koridor, ali se z njimi v prizadevanju za enotno delovanje vsaj predhodno posvetoval?

(b) Če nadzor temelji na določbah Direktive 2012/34/EU in nacionalnih predpisih, s katerimi je bila ta prenesena: ali je z njimi, zlasti s splošno obveznostjo usklajevanja, ki je določena v členu 57(1), drugi stavek, te direktive, združljivo, da nacionalni regulatorni organ takšni določbi oporeka, ne da bi pri tem deloval skupaj in vsebinsko enotno z regulatornimi organi drugih držav članic, ki jih zadeva posamezni tovorni koridor, ali se z njimi v prizadevanju za enotno delovanje vsaj predhodno posvetoval?

3. Če je odgovor na prvo vprašanje, da je upravni odbor pooblaščen, da za tovorni koridor sam opredeli postopek, naveden v točki 1: ali je nacionalni regulatorni organ, kadar program omrežja upravljavca infrastrukture vsebuje določbe o postopku, ki ga je opredelil upravni odbor, v skladu s členom 20 Uredbe (EU) št. 913/2010 ali z določbami Direktive 2012/34/EU in predpisi, s katerimi je bila prenesena, pooblaščen za to, da v programu omrežja upravljavca infrastrukture preveri kaj več kot zgolj, ali je ta program vsebinsko skladen s tem postopkom, in da mu po potrebi oporeka? Če je odgovor na to pritrdilen: kakšen je odgovor na vprašanja, navedeni v točki 2(a) in (b), glede tega pooblastila regulatornega organa?

4. Če iz odgovorov na zgornja vprašanja izhaja, da je nacionalni regulatorni organ pooblaščen za preveritev postopka, navedenega v točki 1: ali je treba člen 14(1) Uredbe (EU) št. 913/2010 razlagati tako, da gre pri okviru, ki ga v skladu s to določbo opredeli izvršni odbor, za pravo Unije, ki zavezuje nacionalne regulatorne organe in nacionalna sodišča, ki se uporablja prednostno pred

nacionalnim pravom, in za katerega velja dokončna in zavezujoča razlaga Sodišča?

5. Če je odgovor na četrto vprašanje pritrdilen: ali določba iz člena 8(2) posameznega okvira, ki so jo v skladu s členom 14(1) Uredbe (EU) št. 913/2010 določili izvršni odbori vseh tovornih koridorjev in v skladu s katero je zmogljivost koridorja treba objavljati in dodeljevati prek mednarodnega sistema za prošnje, ki naj bo čim bolj usklajen z drugimi tovornimi koridorji, nasprotuje odločbi, s katero nacionalni regulatorni organ upravljavcu infrastrukture, ki ga zadeva posamezni tovorni koridor, postavlja zahteve v zvezi z ureditvijo tega sistema, ki niso usklajene z nacionalnimi regulatornimi organi drugih držav članic, ki jih tudi zadeva ta tovorni koridor?

Navedene določbe prava Unije

Uredba (EU) št. 913/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. septembra 2010 o evropskem železniškem omrežju za konkurenčen tovorni promet, člen 13 („Sistem ‚vse na enem mestu‘ za vloge za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti“), odstavek 1; člen 14 („Zmogljivosti, dodeljene tovornim vlakom“), odstavka 1 in 9; člen 20 („Regulatorni organi“), odstavka 1 in 3, ter uvodne izjave 7, 25 in 26.

Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja, člen 27 („Program omrežja“), odstavka 1 in 2; člen 57 („Sodelovanje med regulatornimi organi“), odstavek 1; Priloga IV („Vsebina programa omrežja“), točka 3(a).

Navedene nacionalne določbe

Allgemeines Eisenbahngesetz (splošni zakon o železnicah, v nadaljevanju: AEG), člen 14 („Dostop do železniške infrastrukture“), odstavek 1; člen 14d („Posebne obveznosti sporočanja javnih podjetij, ki upravljajo železniško infrastrukturo“), točka 6; člen 14e („Predhodno preverjanje s strani regulatornih organov“), odstavek 1 in 3.

Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (uredba o uporabi železniške infrastrukture, v nadaljevanju: EIBV), členi 3, 4 in 6; Priloga 1(1)(a); Priloga 2(3)(a).

Kratka predstavitev dejanskega stanja in postopka

- 1 Tožeča stranka mora kot upravljavec infrastrukture v skladu s členom 4 EIBV, s katerim je prenesen člen 27 Direktive 2012/34, določiti in objaviti program omrežja. Ta program omrežja mora vsebovati tudi informacije o načelih in merilih za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti. To vključuje tudi informacije o

poteku in rokih v postopku dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, zlasti o postopku, po katerem lahko upravičenci pri upravljavcu infrastrukture vložijo prošnjo za dodelitev vlakovnih poti.

- 2 Leta 2015 so se izvršni odbori, pristojni za tovarne koridorje, (glej člen 8(1) Uredbe št. 913/2010) dogovorili o skupnih okvirih v smislu člena 14(1) Uredbe št. 913/2010 ter jih opredelili za posamezni koridor, za katerega so pristojni. V členih 8 teh okvirov, ki vsebujejo enako besedilo, so bila določena načela za delovanje tako imenovanega *Corridor One Shop Stop* (oz. tako imenovanega sistema „vse na enem mestu“, glej člen 13(1) Uredbe), v odstavku 2 tega člena pa je bilo določeno zlasti, da je zmogljivost koridorja treba objavljati in dodeljevati prek mednarodnega sistema za prošnje, ki naj bo čim bolj usklajen z drugimi tovarnimi koridorji. V angleškem izvorniku se je določba člena 8(2) okvira (tovorni koridorji) dobesedno glasila: „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 Hkrati so upravni odbori (glej člen 8(2) Uredbe št. 913/2010) tovornih koridorjev ob udeležbi tožeče stranke sklenili, da se prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti na vnaprej dogovorjenih mednarodnih vlakovnih poteh v okviru posameznega sistema „vse na enem mestu“ lahko vložijo le prek elektronskega orodja za oddajanje vlog *Path Coordination System (PCS)*, pravila pa so objavili v Knjigi 4 posameznega dokumenta *Corridor Information Document (CID)*, ki se nanaša na nek tovorni koridor.
- 4 Tožeča stranka je 31. avgusta 2015 Bundesnetzagentur (zvezna agencija za omrežje, Nemčija) kot nacionalni regulatorni organ obvestila, da namerava spremeniti svoj program omrežja 2016. Tožeča stranka je med drugim nameravala spremeniti določbo, ki je bila določena v točki 4.2.5.1 programa omrežja 2016 in se je nanašala na postopek za vlaganje prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti na vnaprej dogovorjenih vlakovnih poteh v tovornih koridorjih v skladu z Uredbo št. 913/2010 v okviru posameznega za to določenega sistema „vse na enem mestu“. Natančneje, v točki 4.2.5.1 programa omrežja 2016 je bilo določeno, da je vlakovne poti načeloma mogoče prijaviti izključno prek sistema PCS (prvi stavek). V točki 4.2.5.1 programa omrežja 2016 je bilo določeno tudi, da naj bi bila v primeru tehnične okvare sistema PCS prijava vlakovnih poti v okviru sistema „vse na enem mestu“ možna tudi s prijavnim obrazcem, ki ga zagotovi RailNetEurope (tretji stavek, v nadaljevanju: tretji stavek ali sporni odlomek).
- 5 Uporabo prijavnega obrazca, predvidenega za rezervni ukrep v primeru tehnične okvare sistema PCS, torej zadevni tretji stavek točke 4.2.5.1 programa omrežja 2016, je tožeča stranka s spremembo nameravala izbrisati brez nadomestila. To je utemeljila s tem, da uporaba prijavnega obrazca ni določena v pravilih za vlaganje prošenj, ki so jih sprejeli in objavili upravni odbori tovornih koridorjev. Poleg tega naj bi bil po njenem mnenju prijavni obrazec zasnovan zgolj za vlaganje prošenj za druge mednarodne vlakovne poti. Menila je tudi, da ni primeren za vlaganje

prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti na vnaprej dogovorjenih mednarodnih vlakovnih poteh, ker se z njim ne pridobijo vse informacije, potrebne za to.

- 6 Načrtovano spremembo je zvezna agencija za omrežje zavrnila z odločbo z dne 22. septembra 2015, zaradi česar ta sprememba ne more začeti veljati – kar ima posledice tudi za še vedno veljavna pogodbeno razmerja, ki jih je tožeča stranka sklenila na podlagi programa omrežja 2016. Ugovor tožeče stranke je zvezna agencija za omrežje zavrnila. V obrazložitvi odločbe je zvezna agencija za omrežje navedla, da je določba iz točke 4.2.5.1 programa omrežja 2016 glede izbrisa spornega odlomka brez nadomestila v nasprotju z obveznostjo tožeče stranke za zagotavljanje nediskriminatorne uporabe železniške infrastrukture, ki jo upravlja, in nediskriminatornega izvajanja obveznih storitev, ki jih nudi, vključno z obdelavo prošenj za dodelitev vlakovnih poti. V skladu s pravili za dodeljevanje vlakovnih poti naj bi bil lahko trenutek prejetja prošnje odločilen. Upravičencem naj bi bilo za primer tehnične okvare sistema PCS treba kot rezervni ukrep še naprej zagotavljati alternativno obliko vlaganja prošenj. Pri tem naj bi bilo prepuščeno tožeči stranki, da namesto nameravanega izbrisa spornega odlomka iz točke 4.2.5.1 programa omrežja 2016 določi pravilo, ki je v skladu z zakonskimi zahtevami.
- 7 Tožeča stranka je 15. marca 2016 pri Verwaltungsgericht Köln (upravno sodišče v Kölnu, Nemčija) vložila tožbo. Verwaltungsgericht (upravno sodišče) je tožbo s sodbo z dne 20. aprila 2018 zavrnilo. Ta sodba je predmet pritožbe tožeče stranke.

Bistvene trditve strank v postopku v glavni stvari

- 8 Tožeča stranka je pred Verwaltungsgericht (upravno sodišče) prerekala že pristojnost zvezne agencije za omrežje za preveritev določb iz točke 4.2.5.1 programa omrežja 2016 in ugovarjanje nameravanim spremembam. Ureditve postopka za vlaganje prošenj v okviru sistema „vse na enem mestu“ naj bi v skladu z Uredbo št. 913/2010 spadala pod izključno pristojnost posameznih izvršnih in upravnih odborov. Njihovi sklepi naj bi se, enako kot Uredba, uporabljali prednostno pred nacionalnim pravom in naj ne bi bili predmet nadzora s strani nacionalnih regulatornih organov. Zvezna agencija za omrežje naj bi smela navedbe iz točke 4.2.5.1 programa omrežja 2016 preveriti zgolj glede skladnosti s pravili, ki jih je sprejel upravni odbor. Pa tudi če bi nacionalni regulatorni organi bili pristojni za nadzor ureditve postopka za vlaganje prošenj v okviru sistema „vse na enem mestu“, naj bi v skladu s členom 20(1), prvi stavek, Uredbe št. 913/2010 zvezna agencija za omrežje smela ukrepati samo skupaj z drugimi zadevnimi nacionalnimi regulatornimi organi. Poleg tega naj bi bila odločba tudi vsebinsko napačna. Rezervni ukrepi naj ne bi bili potrebni, saj naj bi bilo vlaganje prošenj prek sistema PCS dovolj zanesljivo. Upravičencem naj bi bilo mogoče zagotavljati vsaj 98,5-odstotno tehnično zanesljivost sistema.

- 9 Tožena stranka je med drugim trdila, da za dodeljevanje infrastrukturnih zmogljivosti tudi še naprej veljajo splošna nacionalna pravila o dodeljevanju dostopa, ki temeljijo na Direktivi 2012/34. Določbe o postopku za vlaganje prošelj v okviru sistema „vse na enem mestu“ naj bi zato bile obvezna vsebina programa omrežja, ki ga mora izdelati tožeča stranka, v zvezi s tem pa naj bi jih kot nacionalni regulatorni organ celovito nadzirala zvezna agencija za omrežje. Uredba št. 913/2010 naj bi upravnemu odboru tovornega koridorja ne podeljevala pristojnosti za sprejemanje zavezujočih pravil za ureditev postopka za vlaganje prošelj, ki bi se uporabljala prednostno pred nacionalnim pravom. Nasprotno, postopek za vlaganje prošelj naj bi bilo treba urediti, kakor je to dovoljeno oz. določeno v programu omrežja, ki ga izdelajo zadevni upravljavci infrastrukture ter preverijo in odobrijo nacionalni regulatorni organi. V nasprotnem primeru bi lahko upravljavci infrastrukture na področju tovornih koridorjev samovoljno določali posebna pravila za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti, regulatorni organ pa ne bi mogel nadzirati, ali se z njimi prevoznikom v železniškem prometu zagotavlja nediskriminatoren dostop.

Kratka predstavitev utemeljitve predloga

- 10 Predložitveno sodišče Oberverwaltungsgericht (višje upravno sodišče, Nemčija) poudarja, da je za odločitev v zadevi v glavni stvari odločilno, ali je zvezna agencija za omrežje upravičeno nasprotovala spremembi točke 4.2.5.1 programa omrežja 2016, ki jo je nameravala izvesti tožeča stranka. Med določbe, ki jih je treba upoštevati v zvezi s tem, spada zlasti prepoved diskriminacije iz člena 14(1) AEG. V skladu s členom 14e(1)(4) AEG lahko zvezna agencija za omrežje kot pristojni regulatorni organ po prejemu ustreznega sporočila javnega podjetja, ki upravlja železniško infrastrukturo, nasprotuje nameravani novi različici ali spremembi programa omrežja, če ta ni v skladu z določbami železniške zakonodaje o dostopu do železniške infrastrukture.
- 11 Vendar predložitveno sodišče dvomi, da je tožeča stranka sploh pristojna za to, da v svojem programu omrežja določi postopek za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti tovornega koridorja v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) Uredbe št. 913/2010 in da je v tem delu ta program na podlagi člena 14e(1)(4) AEG predmet nadzora, ki ga izvaja zvezna agencija za omrežje. Na to se nanaša prvo vprašanje predložitvenega sodišča.
- 12 S tem prvim vprašanjem želi predložitveno sodišče izvedeti, ali se za postopek za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti uporablja člen 27(1) in (2) v povezavi s Prilogo IV(3)(a) Direktive 2012/34 ali ne. Proti temu (in torej v prid mnenju tožeče stranke) govori okoliščina, da je določbe Uredbe št. 913/2010 kot celoto morda mogoče razumeti tako, da sta dostop do infrastrukturnih zmogljivosti tovornega koridorja in uporaba teh določena s samostojno regulativno ureditvijo. V okviru te regulativne ureditve bi bil za opredelitev postopka za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) Uredbe in za obveščanje upravičencev

o tem v *Corridor Information Document* (CID) pristojen upravni odbor, ki ga je treba ustanoviti v skladu s členom 8(2) Uredbe. S tem bi na ravni tovrnega koridorja v izključno pristojnost upravnega odbora prešle naloge, ko so v skladu s členom 27(1) in (2) v povezavi s Prilogo IV(3)(a) Direktive 2012/34 sicer dodeljene upravljavcem infrastrukture.

- 13 Vendar iz določb členov 13(1), 14(1) in (9) ter 18(c) v povezavi z uvodno izjavo 26 Uredbe št. 913/2010 pristojnost upravnega odbora za opredelitev postopka za vlaganje prošelj v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) te uredbe ni jasno razvidna. Neposredno ne izhaja niti iz kakšne druge določbe te uredbe. Nasprotno pa je zakonodajalec Unije pristojnost izvršnega odbora, da opredeli okvir, v členu 14(1) Uredbe izrecno določil. Če bi zakonodajalec Unije hotel določiti tudi izključno pristojnost upravnega odbora za opredelitev postopka za vlaganje prošelj v skladu s členom 13(1) Uredbe, se lahko domneva, da bi določil prav toliko izrecno določbo.
- 14 Iz Uredbe št. 913/2010 tudi nikjer ni mogoče razbrati izrecne določbe, da za dostop do infrastrukturnih zmogljivosti, dodeljenih določenemu tovrnem koridorju, in uporabo teh splošna regulativna ureditev iz Direktive 2012/34 preneha veljati. Na to nakazuje uvodna izjava 7 Uredbe. Ta je (po mnenju tožene stranke) videti kot pomemben dokaz za to, da za postopek za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti splošne določbe za področje železnic iz člena 27(1) in (2) v povezavi s Prilogo IV(3)(a) Direktive 2012/34 veljajo tudi, kadar je ta infrastrukturna zmogljivost del infrastrukturne zmogljivosti tovrnega koridorja in se prošnje vlagajo v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) Uredbe št. 913/2010. Dejavnosti v okviru sistema „vse na enem mestu“ bi se v tem primeru morale ravnati po programu omrežja zadevnih upravljavcev infrastrukture, ki ga načeloma nadzirajo nacionalni regulatorni organi.
- 15 Na drugo vprašanje naj se odgovori, če tožeča stranka v skladu s členom 27(1) in (2) v povezavi s Prilogo IV(3)(a) Direktive 2012/34 ter nacionalnimi predpisi, s katerimi so te določbe prenesene, postopek za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v programu omrežja določi tudi, če je ta infrastrukturna zmogljivost del infrastrukturne zmogljivosti tovrnega koridorja v smislu Uredbe št. 913/2010 in poteka vlaganje prošelj v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) te Uredbe.
- 16 Predložitveno sodišče dvomi, da lahko nacionalni regulatorni organ deluje in upravljavcu infrastrukture določa zahteve v zvezi z ureditvijo postopka za vlaganje prošelj v okviru sistema „vse na enem mestu“ – kakršna je v tem primeru zahteva o vzdrževanju rezervnega ukrepa za primer tehnične okvare sistema PCS –, ne da bi sodeloval z nacionalnimi regulatornimi organi drugih držav, ki jih zadeva posamezni tovrni koridor.
- 17 V zvezi s tem želi predložitveno sodišče s točko (a) drugega vprašanja izvedeti, ali mora nacionalni regulatorni organ pri preveritvi programa omrežja v smislu člena 27 Direktive 2012/34 upoštevati določbe člena 20 Uredbe št. 913/2010, če se s

programom omrežja določi postopek za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) Uredbe št. 913/2010. Če je treba določbe člena 20 Uredbe št. 913/2010 upoštevati v celoti ali delno, je treba razjasniti tudi, kakšne zahteve za dejavnost nacionalnega regulatornega organa iz njih izhajajo v okoliščinah, kakšne so v obravnavani zadevi. Zlasti obveznost sodelovanja nacionalnih regulatornih organov, ki je določena v členu 20(1), prvi stavek, Uredbe, bi bilo mogoče razlagati tako, da nacionalni regulatorni organ bodisi sme delovati izključno skupaj in vsebinsko enotno z nacionalnimi regulatornimi organi drugih držav članic, ki jih zadeva posamezni tovorni koridor, kadar oporeka določi o postopku za vlaganje prošelj v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) Uredbe, bodisi mora svoje delovanje s temi drugimi nacionalnimi regulatornimi organi vsaj uskladiti.

- 18 Če naj se člen 20 Uredbe št. 913/2010 ne uporablja, želi predložitveno sodišče s točko (b) drugega vprašanja izvedeti, ali v okoliščinah, kakršne so v obravnavani zadevi, obveznosti, kakršne so bile predstavljene zgoraj, izhajajo iz Direktive 2012/34, pri čemer se sklicuje zlasti na člen 57 te direktive.
- 19 Na tretje vprašanje je treba odgovoriti le, če je treba Uredbo št. 913/2010 razlagati tako, da je upravni odbor pooblaščen, da za tovorni koridor sam opredeli postopek za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) Uredbe in pri tem morda – tako kot v obravnavanem primeru – predpiše izključno uporabo elektronskega orodja za oddajanje vlog. Z nacionalnimi določbami EIBV, s katero je prenesena Direktiva 2012/34, je sicer določena zgolj minimalna vsebina programa omrežja, zato nacionalno pravo tožeči stranki ne bi preprečevalo, da v programu omrežja navede tudi določbe, ki jih je sprejel upravni odbor tovornega koridorja. Vendar predložitveno sodišče dvomi, da lahko zvezna agencija za omrežje v programu omrežja tožeče stranke preveri kaj več kot zgolj, ali je vsebinsko skladen z določbami, ki jih je sprejel upravni odbor.
- 20 Če so nacionalni regulatorni organi – glede na prejšnja vprašanja – pooblaščen za preveritev postopka za vlaganje prošelj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti v okviru sistema „vse na enem mestu“ iz člena 13(1) Uredbe št. 913/2010, je nazadnje treba v okviru četrtega vprašanja razjasniti, kako pomemben je pri izvajanju teh pooblastil okvir, ki ga v skladu s členom 14(1) Uredbe 913/2010 za tovorni koridor opredeli izvršni odbor. Izvršni odbori zadevnih tovornih koridorjev so v členu 8(2) posameznega okvira določili, da je treba zmogljivost koridorja objavljati in dodeljevati prek mednarodnega sistema za prošnje, ki naj bo čim bolj usklajen z drugimi tovornimi koridorji. Predložitveno sodišče ni prepričano, kakšna je pravna in zavezujoča narava okvirja v smislu člena 14(1) Uredbe in ali zanj velja dokončna in zavezujoča razlaga nacionalnih sodišč ali Sodišča.
- 21 Na to se navezuje peto vprašanje, na katero je treba odgovoriti le, če je za dokončno in zavezujočo razlogo okvira pristojno Sodišče.