



## Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

24 юни 2021 година \*

„Преюдициално запитване — Железопътни превози — Международни коридори за железопътен товарен превоз — Регламент (ЕС) № 913/2010 — Член 13, параграф 1 — Въвеждане на едно „обслужващо гише“ за всеки коридор за товарен превоз — Член 14 — Правно естество на рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз, определяна от изпълнителния съвет — Член 20 — Регулаторни органи — Директива 2012/34/ЕС — Член 27 — Процедура за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет — Роля на управителите на инфраструктурата — Членове 56 и 57 — Функции на регулаторния орган и сътрудничество между регулаторните органи“

По дело C-12/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Областен административен съд Северен Рейн-Вестфалия, Германия) с акт от 10 декември 2019 г., постъпил в Съда на 13 януари 2020 г., в рамките на производство по дело

**DB Netz AG**

срещу

**Bundesrepublik Deutschland,**

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: Е. Regan, председател на състава, М. Pešič, Е. Juhász, С. Lycourgos (докладчик) и I. Jarukaitis, съдии,

генерален адвокат: Н. Saugmandsgaard Øe,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за DB Netz AG, от Н. R. J. Krüger и М. Kaufmann, Rechtsanwälte,
- за Федерална република Германия, от С. Mögelin и J. Arnade,

\* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, първоначално от W. Mölls и C. Vrignon, а впоследствие от последно посочената,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 25 февруари 2021 г.,

постанови настоящото

## Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 13, параграф 1, член 14, параграфи 1 и 9, член 18, буква в) и член 20 от Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз (ОВ L 276, 2010 г., стр. 22), както и на член 27, параграфи 1 и 2, член 57, параграф 1, първа алинея, второ изречение и точка 3, буква а) от приложение IV към Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 2012 г., стр. 32).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между DB Netz AG и Bundesrepublik Deutschland (Федерална република Германия), представлявана от Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Федерална агенция за електрическата, газовата, далекосъобщителната, пощенската и железопътната мрежа, Германия) (наричана по-нататък „Федералната агенция за мрежите“), по повод на противопоставянето на последната на планираното изменение на условията за обслужване на едно гише на заявките за инфраструктурен капацитет за предварително установените международни влакови маршрути.

## Правна уредба

### *Правото на Съюза*

### *Регламент № 913/2010*

- 3 Съображения 4, 7, 25 и 26 от Регламент № 913/2010 гласят:  
„(4) Въпреки че отварянето на пазара за железопътен товарен превоз позволи навлизането на нови оператори в железопътната мрежа, пазарните механизми не успяха и не успяват по задоволителен начин да организират, регулират и гарантират сигурността на железопътния товарен трафик. За да се оптимизира използването на мрежата и да се гарантира нейната надеждност, е полезно да се въведат допълнителни процедури за засилване на сътрудничеството между управителите на инфраструктурата във връзка с разпределянето на международните влакови маршрути за товарни влакове.“

[...]

(7) Освен ако не е предвидено друго, настоящият регламент не следва да засяга правата и задълженията на управителите на инфраструктурата, предвидени в Директива 91/440/ЕИО [на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 1991 г., стр. 25; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 86)] и Директива 2001/14/ЕО [на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 2001 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66)] и — където е приложимо — на разпределящите органи по член 14, параграф 2 от Директива 2001/14[...]. Тези актове остават в сила, включително по отношение на разпоредбите относно коридорите за товарен превоз.

[...]

- (25) С цел да се гарантира недискриминационен достъп до международните железопътни услуги е необходимо да се осигури ефикасна координация между регулаторните органи по отношение на различните мрежи, обхванати от коридора за товарен превоз.
- (26) За улесняване на достъпа до информация за използването на цялата основна инфраструктура на товарния коридор и за гарантиране на недискриминационен достъп до този коридор управителният съвет следва да изготви, актуализира редовно и публикува документ, съдържащ цялата тази информация“.

4 Член 1, параграф 1 от този регламент гласи:

„Настоящият регламент определя правилата за създаването и организацията на международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз. В него се определят правила за избора, организацията, управлението и индикативното инвестиционно планиране на коридорите за товарен превоз“.

5 Член 2 от посочения регламент предвижда:

„1. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, предвидени в член 2 от Директива 2001/14[...].

2. Следните определения се прилагат в допълнение към посочените в параграф 1:

- а) „коридор за товарен превоз“ означава всички определени железопътни линии, включително железопътни фериботни линии, на територията на или между държавите членки, а когато е целесъобразно — и в трети европейски държави, свързващи два или повече терминала по основно трасе, а ако е целесъобразно — и заобиколни трасета и свързващите ги части, включително железопътната инфраструктура и нейното оборудване, както и съответните железопътни услуги в съответствие с член 5 от Директива 2001/14[...];

[...]“.

6 Член 8 от посочения регламент гласи следното:

„1. За всеки коридор за товарен превоз съответните държави членки създават изпълнителен съвет, отговорен за определянето на общите цели на коридора за товарен превоз, за надзора и предприемането на съответните мерки, както е изрично предвидено в параграф 7 от настоящия член и в членове 9 и 11, член 14, параграф 1 и член 22. Изпълнителният съвет е съставен от представители на органите на съответните държави членки.

2. За всеки коридор за превоз съответните управители на инфраструктурата и, където е приложимо, разпределящите органи посочени в член 14, параграф 2 от Директива 2001/14[...] създават управителен съвет, отговорен за предприемането на съответните мерки, както е изрично предвидено в параграфи 5, 7, 8 и 9 от настоящия член и в членове 9—12, член 13, параграф 1, член 14, параграфи 2, 6 и 9, член 16, параграф 1, член 17, параграф 1 и членове 18 и 19 от настоящия регламент. Управителният съвет е съставен от представители на управителите на инфраструктурата.

3. Държавите членки и управителите на инфраструктура, заинтересовани от коридора за товарен превоз, си сътрудничат в рамките на посочените в параграфи 1 и 2 съвети, така че да се осигури развитието на коридора за товарен превоз в съответствие с плана за изграждането му.

4. Изпълнителният съвет взема решенията си по взаимно съгласие на представителите на органите на съответните държави членки.

[...]

9. В съответствие с националните и европейските планове за разполагане управителният съвет координира използването на оперативно съвместими информационни приложения или алтернативни решения, които е възможно да възникнат в бъдеще, за обслужване на заявки за международни влакови маршрути и на преминаването на международния трафик по коридора за товарен превоз“.

7 Съгласно член 12 от Регламент № 913/2010:

„Управителният съвет координира и осигурява публикуването на едно място, по подходящ начин и в подходящи срокове, на техните графици за извършване на цялата работа по инфраструктурата и нейното оборудване, която би ограничила наличния капацитет на коридора за товарен превоз“.

8 Член 13 от този регламент гласи:

„1. Управителният съвет на коридор за товарен превоз посочва или създава съвместен орган, с което се дава възможност на кандидатите да изискват и да получават отговори, само на едно място и чрез само една операция, относно инфраструктурния капацитет за товарни влакове, пресичащи най-малко една граница по коридора за товарен превоз (наричан по-нататък „орган, отговорен за обслужването на едно гише“).

2. Органът, отговорен за обслужването на едно гише, предоставя също така, като средство за координация, основна информация за разпределението на инфраструктурен капацитет, включително информацията, посочена в член 18. Показва се наличният инфраструктурен

капацитет по време на подаване на заявлението и неговите характеристики в съответствие с предварително определени параметри, като скорост, дължина, габарити в натоварено състояние или осово натоварване, разрешени за влаковете, които се движат по коридора за товарен превоз.

[...]“.

9 Член 14 от посочения регламент гласи:

„1. Изпълнителният съвет определя рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз в съответствие с член 14, параграф 1 от Директива 2001/14[...].

2. Управителният съвет прави оценка на необходимостта от разпределяне на капацитет на товарните влакове, движещи се по коридора за товарен превоз, като взема предвид проучването на транспортния пазар, посочено в член 9, параграф 3 от настоящия регламент, заявленията за инфраструктурен капацитет, свързани с предходни и настоящи работни разписания, и рамковите споразумения.

[...]

6. Управителният съвет насърчава координирането на правилата за приоритет, свързани с разпределянето на капацитет в коридора за товарен превоз.

[...]

9. Управителният съвет на коридора за товарен превоз и посочената в член 8, параграф 7 консултативна група установяват процедури за осигуряване на възможно най-добра координация на разпределянето на капацитета между управителите на инфраструктурата както по отношение на посочените в член 13, параграф 1 заявления, така и по отношение на заявления, получени от съответните управители на инфраструктурата. Взема се под внимание и достъпът до терминалите.

[...]“.

10 Член 16, параграф 1 от същия регламент гласи:

„Управителният съвет на коридора за товарен превоз установява процедури за координиране на управлението на трафика по протежението на коридора. Управителните съвети на свързани коридори за товарен превоз установяват процедури за координиране на трафика по протежение на такива коридори за товарен превоз“.

11 Съгласно член 18 от Регламент № 913/2010:

„Управителният съвет изготвя, актуализира редовно и публикува документ, в който се съдържат:

а) цялата информация от референтния документ за вътрешните мрежи относно коридора за товарен превоз, изготвен в съответствие с предвидената в член 3 от Директива 2001/14[...] процедура;

[...]

в) информацията за процедурите, посочени в членове 13—17 от настоящия регламент; и

[...]“.

12 Член 20 от този регламент гласи:

„1. Регулаторните органи, посочени в член 30 от Директива 2001/14[...], си сътрудничат при наблюдението на конкуренцията по коридора за товарен превоз. По-специално, те осигуряват недискриминационен достъп до коридора и изпълняват ролята на органи, пред които може да се подаде жалба съгласно предвиденото по член 30, параграф 2 от посочената директива. Те обменят необходимата информация, получена от управителите на инфраструктурата и други заинтересовани страни.

[...]

3. При жалба, подадена до регулаторен орган от страна на кандидат във връзка с международните услуги за железопътен товарен превоз, или разследване, извършвано служебно от даден регулаторен орган, преди да вземе решение съответният регулаторен орган се консултира с регулаторните органи на всички останали държави членки, през чиято територия преминава съответният международен влаков маршрут за товарен превоз, и иска от тях цялата необходима информация.

[...]“.

### ***Директива 2012/34***

13 Член 3, точки 2, 19 и 26 от Директива 2012/34, гласи:

„За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

2) „управител на инфраструктура“ означава всяка организация или дружество, отговарящи по-специално за изграждането, управлението и поддръжката на железопътна инфраструктура, включително управлението на трафика и контрола на управлението и сигнализацията; функциите на управител на инфраструктурата на дадена мрежа или част от мрежа могат да бъдат поверени на различни организации или дружества;

[...]

19) „заявител“ означава железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица или юридически лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 [на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 2007 г., стр. 1)] и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес;

[...]

26) „референтен документ за железопътната мрежа“ означава документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет“.

14 Член 27 от посочената директива гласи:

„1. След като се консултира със заинтересованите лица, управителят на инфраструктурата разработва и публикува референтен документ за железопътната мрежа, който се придобива срещу заплащане на такса, ненадвишаваща разходите за публикуването му. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува най-малко на два официални езика на Съюза. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа се помещава безплатно в електронен формат на интернет страницата на управителя на инфраструктура и е достъпно чрез обща интернет страница. Тази интернет страница се създава от управителите на инфраструктура в рамките на тяхното сътрудничество в съответствие с членове 37 и 40.

2. В референтния документ за железопътната мрежа се посочва характерът на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и той съдържа информация относно условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура. Референтният документ за железопътната мрежа съдържа и информация относно условията за достъп до обслужващите съоръжения, свързани към мрежата на управителя на инфраструктурата, и за предоставянето на услуги в тези съоръжения или се посочва интернет страница, на която такава информация се осигурява безплатно в електронен формат. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа е установено в приложение IV.

[...]“.

15 Съгласно член 39, параграф 1 от посочената директива:

„Държавите членки могат да определят рамка за разпределянето на инфраструктурния капацитет, при спазване на условието за независимост на управлението, установено в член 4. Определят се специални правила за разпределяне на капацитета. Управителят на инфраструктура провежда процесите на разпределяне на капацитет. По-специално, управителят на инфраструктура осигурява разпределянето на капацитета по справедлив и недискриминационен начин и в съответствие с правото на Съюза“.

16 Член 40, параграф 1 от същата директива гласи:

„Държавите членки гарантират, че управителите на инфраструктура си сътрудничат, за да се създаде възможност за ефикасното създаване и разпределяне на инфраструктурен капацитет, преминаващ през повече от една мрежа от железопътната система в Съюза, включително съгласно рамковите споразумения по член 42. Управителите на инфраструктура установяват подходящи процедури, при спазване на правилата, предвидени в настоящата директива, и организират съответно влакови маршрути, преминаващи през повече от една мрежа.

Държавите членки гарантират, че представителите на управителите на инфраструктура, чиито решения за разпределянето влияят на други управители на инфраструктура, се сдружават с цел да съгласуват разпределянето или да разпределят целия инфраструктурен капацитет на

международно равнище, без да се засягат специалните правила, съдържащи се в правото на Съюза за мрежите, ориентирани към железопътни превози на товари. Принципите и критериите за разпределянето на капацитета, установени в рамките на това сътрудничество, се публикуват от управителите на инфраструктура в техния референтен документ за железопътната мрежа в съответствие с приложение IV, параграф 3. Към това могат да бъдат приобщени подходящи представители на управители на инфраструктура от трети държави“.

17 Член 55, параграф 1 от Директива 2012/34 гласи:

„Всяка държава членка създава само един национален регулаторен орган за железопътния сектор. Без да се засяга параграф 2, този орган е самостоятелен орган, който по отношение на организацията си, функционирането си, йерархичната си структура и правилата за вземане на решения е правно обособен и независим от всякакви други публични или частни образувания. Той е също така независим в своята организация, решения за финансиране, правна структура и вземане на решения от всички управители на инфраструктура, налагащи таксите органи, разпределящи органи или заявители. Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договори за обществени услуги“.

18 Съгласно член 56, параграфи 1 и 2 от посочената директива:

„1. Без да се засяга член 46, параграф 6, заявителите имат право да подадат жалба до регулаторния орган, ако считат, че са третирани несправедливо, че са дискриминирани или увредени по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от управители на инфраструктура или, когато е приложимо, от железопътното предприятие или оператора на обслужващо съоръжение по отношение на:

- а) референтния документ за железопътната мрежа, в предварителния и окончателния му вариант;
- б) установените в него критерии;
- в) процеса на разпределяне на капацитет и неговия резултат;
- г) схемата на таксуване;
- д) равнището или структурата на таксите за инфраструктура, които той следва или се изисква да плаща;
- е) правилата за достъп в съответствие с членове 10—13;
- ж) достъпа и налагането на такси за услугите в съответствие с член 13.

2. Без да се засягат правомощията на националните органи по конкуренция за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, регулаторният орган разполага с правомощието за мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги и по-специално да проверява посоченото в параграф 1, букви а)—ж) по своя собствена инициатива и с цел предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите. По-специално той проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите“.



19 Член 57, параграф 1, първа алинея от посочената директива гласи следното:

„Регулаторните органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиката на вземане на решения и, по-специално, обменят информация по основните въпроси, свързани с техните процедури и с проблеми при тълкуването на транспонираното право на Съюза в областта на железопътния сектор. Те си сътрудничат по други начини с цел координиране на процеса на вземане на решения в целия Съюз. За тази цел те участват и работят заедно в мрежа, която се събира на редовни интервали от време. Комисията е член, координира и подкрепя работата на мрежата и отправя препоръки към мрежата, по целесъобразност. Тя осигурява активното сътрудничество на съответните регулаторни органи“.

20 Член 65 от същата директива гласи:

„Директиви 91/440[...], 95/18/ЕО [на Съвета от 19 юни 1995 година относно лицензиране на железопътните предприятия (ОВ L 143, 1995 г., стр. 70; Специално издание на български език, глава 7, том 3, стр. 155)] и 2001/14[...], изменени с директивите, посочени в част А от приложение IX, се отменят от 17 юни 2015 [г.], без да се засягат задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в част Б от приложение IX.

Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието от приложение X“.

21 Съгласно приложение IV към Директива 2012/34:

„Референтният документ на железопътната мрежа, посочен в член 27, съдържа следната информация:

[...]

3) Раздел за принципите и критериите за разпределяне на капацитета. Тук се посочват основните характеристики на инфраструктурния капацитет, който е на разположение на железопътните предприятия [...]. В него са определени и процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета. Тук се съдържат конкретните критерии, които се прилагат по време на този процес, по-специално:

- а) процедурите, в съответствие с които заявителите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктура;
- б) изискванията по отношение на заявителите;

[...]

[...]“.

## **Германското право**

### **AEG**

- 22 Член 14, параграф 1 от Allgemeines Eisenbahngesetz (Общ закон за железниците) от 27 декември 1993 г., в редакцията му, приложима към спора по главното производство (наричан по-нататък „АЕГ“), гласи:

„Операторите на железопътна инфраструктура осигуряват недискриминационен достъп до управляваната от тях инфраструктура и недискриминационно предоставяне на предлаганите от тях услуги в обхвата, определен в наредба, издадена на основание член 26, параграф 1, точки 6 и 7 и параграф 4, точка 1. [...]“.

- 23 Съгласно член 14d от АЕГ:

„Обществените оператори на железопътна инфраструктура уведомяват регулаторния орган за:

[...]

6. планираното преработване или изменение на референтния документ за железопътната мрежа и на условията за използване на обслужващите съоръжения, включително предвидените принципи на таксуване и размера на съответните такси.

[...]“.

- 24 Член 14e от същия закон предвижда:

„(1) След получаването на уведомление по член 14d регулаторният орган може да възрази

[...]

4. в четириседмичен [...] срок срещу планираното преработване или изменение съгласно член 14d, първо изречение, точка 6,

ако планираните решения не са в съответствие с разпоредбите на железопътното право относно достъпа до железопътната инфраструктура.

[...]

(3) Когато регулаторният орган упражни правото си на отказ,

[...]

2. референтния документ за железопътната мрежа и условията за използване на обслужващите съоръжения, включително предвидените принципи на таксуване и размера на съответните такси, не влизат в сила в случая, предвиден в параграф 1, точка 4.

[...]“.

## ***EIBV***

- 25 Член 3, параграф 1 от Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Наредба за използването на железопътната инфраструктура) от 3 юни 2005 г. (BGBl. 2005 г. I, стр. 1566, наричана по-нататък „EIBV“), гласи:

„Операторите на железопътна инфраструктура позволяват недискриминационен достъп до обслужващи съоръжения, чиято експлоатация се извършва от тях, и предоставят по недискриминационен начин свързаните с тях услуги и услугите, описани в точка 2 от приложение 1, ако те са част от тяхната търговска дейност. Освен това управителите на железопътни линии са длъжни да предоставят на разположение железопътните линии, чиято експлоатация се извършва от тях, системите за регулиране на железопътните стрелки и системите за безопасност, както и съоръженията за зареждане чрез сонди на някои участъци, да разпределят влакови маршрути в съответствие с настоящия регламент и да предоставят услугите, описани в точка 1 от приложение 1“.

- 26 Член 4 от посочената наредба гласи:

„(1) Управителят на железопътни линии определя и [...] публикува условията за използване (референтен документ за железопътната мрежа), които се прилагат при предоставянето на услугите, посочени в приложение 1, точка 1.

По искане на субектите с право на достъп управителят на железопътни линии им предоставя на техни разноски референтния документ за железопътната мрежа.

(2) Референтният документ за железопътната мрежа съдържа най-малко информацията, посочена в приложение 2 и в другите разпоредби на тази наредба, както и общите условия за използване на влаковите маршрути. Ценовият списък не е част от референтния документ за железопътната мрежа.

[...]“.

- 27 Член 6, параграф 1 от посочената наредба гласи:

„Субектите с право на достъп могат по всяко време да поискат влакови маршрути от управителя на железопътни линии, освен ако в настоящата наредба не е предвидено друго. [...]“.

- 28 Приложение 1 към същата наредба гласи:

„1. Услугите, които управителят на железопътни линии трябва да предоставя, включват:

а) обработка на заявките за влакови маршрути;

[...]“.

- 29 Приложение 2 от EIBV предвижда:

„Посоченият в член 4 референтен документ за железопътната мрежа съдържа следната информация:

[...]

### 3. Принципите и критериите за разпределяне на железопътния капацитет.

Посочват се общите характеристики на капацитета на железопътните линии, които са на разположение на субектите с право на достъп, както и евентуалните ограничения при използването им, включително необходимостта от запазен капацитет за целите на поддръжката. Посочват се и процедурите и крайните срокове във връзка с процеса на разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура, и по-специално

а) процедурата, по която субектите с право на достъп могат да подават заявки за разпределяне на влакови маршрути до управителя на железопътната инфраструктура;

[...]“.

### Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 30 DB Netz, дъщерно дружество и 100 % собственост на групата Deutsche Bahn AG, е обществен оператор на железопътна инфраструктура, който управлява най-голямата железопътна мрежа в Германия.
- 31 Като управител на инфраструктура DB Netz е длъжно по силата на германското право, и по-специално на член 4, параграфи 1 и 2 и на точка 3, трето изречение, буква а) от приложение 2 към EIBV, с която се транспонира член 27 от Директива 2012/34, да изготви и публикува референтен документ за железопътната мрежа, който включва информация за провеждането и сроковете на процедурата за подаване на заявки за капацитета на железопътната инфраструктура, и по-специално процедурата, по която субектите с право на достъп подават до управителя на железопътни линии заявки за влакови маршрути.
- 32 Освен това DB Netz участва в експлоатацията на коридори за товарен превоз на европейско равнище по смисъла на член 2 от Регламент № 913/2010, като шест от тези коридори са свързани с железопътната мрежа на DB Netz. Съгласно разпоредбите на посочения регламент това дружество трябва, заедно с останалите управители на съответната инфраструктура, свързана с всеки един от въпросните коридори за товарен превоз, да създаде управителен съвет, който да участва в управлението на разглеждания коридор за товарен превоз и който е компетентен да определи и създаде обслужване на едно гише за всеки коридор за товарен превоз, с което на ползвателите на коридора се дава възможност да подават заявки за инфраструктурен капацитет само на едно място и чрез само една операция за своите трансгранични товарни влакове. Управителният съвет установява процедури за осъществяване на координация между управителите на инфраструктурата за разпределянето на капацитета и изготвя и публикува документ, наречен „Corridor Information Document (CID)“, който съдържа информация за условията за използване на съответния коридор за товарен превоз. В практиката на всички коридори за товарен превоз, в които участва DB Netz, при процедурата за подаване на заявки до едно обслужващо гише се използва електронна резервационна платформа, наречена „Path Coordination System“ (система за координиране на влаковите маршрути) (наричана по-нататък „резервационната платформа PCS“).

- 33 През 2015 г. управителните съвети на коридорите за товарен превоз, в които участва DB Netz, вземат решение за заявките за инфраструктурен капацитет за предварително установените международни влакови маршрути да могат да се подават до съответното едно обслужващо гише на всеки коридор за товарен превоз само чрез резервационната платформа PCS. Тези правила са публикувани в книга 4 на CID.
- 34 На 31 август 2015 г. DB Netz уведомява Федералната агенция за мрежите, компетентна в качеството ѝ на национален регулаторен орган по смисъла на член 55 от Директива 2012/34, за планирано изменение на своя референтен документ за железопътната мрежа за 2016 г. Това изменение се отнася по-специално до процедурата за подаване пред компетентното едно обслужващо гише на заявки за инфраструктурен капацитет за влакови маршрути, предварително установени в коридорите за товарен превоз в съответствие с Регламент № 913/2010. Целта на предвиденото изменение е при подаването на заявките за инфраструктурен капацитет да се позволи използването само резервационната платформа PCS, като се премахне възможността за използване на заявителен формуляр в случай на техническа неизправност на тази платформа. Изменението е мотивирано по-специално с факта, че правилата за подаване на заявки, приети и публикувани от управителните съвети на коридорите за товарен превоз, не предвиждат използването на такъв формуляр.
- 35 С решение от 22 септември 2015 г. Федералната агенция за мрежите се противопоставя на основание член 14е, параграф 1 от AEG на представеното от DB Netz планирано изменение на референтния документ за железопътната мрежа за 2016 г. и с решение от 8 март 2016 г. отхвърля подадената от посочения управител жалба по административен ред. Тя обосновава отказа си с мотива, че предложеното изменение, което има за цел да премахне възможността за използване на алтернативно решение в случай на технически неизправност на резервационната платформа PCS, противоречи на задължението на DB Netz, произтичащо от прилагането на член 14, параграф 1, първо изречение от AEG във връзка с член 3, параграф 1 и точка 1 от приложение 1 към EIBV, да гарантира недискриминационен достъп до управляваната от него железопътна инфраструктура и недискриминационно предоставяне на предлаганите от него задължителни услуги, включително обработването на заявките за разпределение на влакови маршрути.
- 36 На 15 март 2016 г. DB Netz подава жалба пред Verwaltungsgericht Köln (Административен съд, Кьолн, Германия), като иска отмяна на отказа на Федералната агенция за мрежите. С решение от 20 април 2018 г. посочената юрисдикция отхвърля жалбата, като по същество приема изложените от Агенцията доводи.
- 37 DB Netz обжалва това решение пред запитващата юрисдикция, която иска да се установи дали Федералната агенция за мрежите правилно се е противопоставила на предвиденото от DB Netz изменение на референтния документ за железопътната мрежа за 2016 г.
- 38 Запитващата юрисдикция счита, че Федерална агенция за мрежите е имала достатъчно основания да предположи, че процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, посочено в член 13, параграф 1 от Регламент № 913/2010, която процедура е уредена в точка 4.2.5.1 от референтния документ за железопътната мрежа от 2016 г., би могла да представлява възможна дискриминация в отсъствието на алтернативно решение в случай на техническа неизправност на резервационната платформа PCS.

- 39 Тя обаче се пита, на първо място, дали тази процедура може съгласно член 4, параграфи 1 и 2 от EIVB във връзка с точка 3, трето изречение, буква а) от приложение 2 към EIVB да бъде уредена от DB Netz в референтния му документ за железопътната мрежа и съответно да подлежи на пълен контрол от страна на Федералната агенция за мрежите, или управителният съвет на съответния коридор за товарен превоз има изключителни правомощия в тази област. Доколкото целта на член 4, параграфи 1 и 2 от EIVB във връзка с точка 3, трето изречение, буква а) от приложение 2 към EIVB е да се транспонират разпоредбите на член 27, параграфи 1 и 2 във връзка с точка 3, буква а) от приложение IV към Директива 2012/34, от значение би било да се установи дали разглежданата в главното производство процедура за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет попада в обхвата на посочените разпоредби на тази директива.
- 40 На второ място, в хипотеза, при която тази процедура действително би трябвало да бъде регламентирана и от DB Netz в референтния му документ за железопътната мрежа, запитващата юрисдикция иска да се установи дали при проверката на такъв документ по смисъла на член 27 от Директива 2012/34 националният регулаторен орган трябва да спазва разпоредбите на член 20 от Регламент № 913/2010, който предвижда сътрудничество между националните регулаторни органи, и ако отговорът на този въпрос е утвърдителен, дали това задължение за сътрудничество изключва всяко едностранно действие или налага националният регулаторен орган да бъде поне длъжен да търси координиран подход. В хипотеза, при която член 20 не е приложим, запитващата юрисдикция иска да установи дали подобно задължение за сътрудничество произтича от разпоредбите на Директива 2012/34, и по-специално от тези на член 57 от посочената директива. В това отношение посочената юрисдикция счита, че в случай на липса на координация в тази област, противоречиви изисквания от страна на националните регулаторни органи биха могли да затруднят и дори да направят невъзможно постигането на посочената в член 13, параграф 1 от Регламент № 913/2010 цел, а именно възможността за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет само на едно място и чрез само една операция.
- 41 На трето място, запитващата юрисдикция счита, че в хипотеза, при която управителният съвет на коридор за товарен превоз е оправомощен сам да определя процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, според нея се поражда съмнение Федералната агенция за мрежите да има право да извършва проверка на изготвения от DB Netz референтен документ за железопътната мрежа за 2016 г., надхвърляща тази за материалноправната му законосъобразност с правилата, приети от посочения съвет.
- 42 На четвърто място, в хипотеза, при която националните регулаторни органи са оправомощени да извършат такава проверка, запитващата юрисдикция счита за необходимо да изясни значението на рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз, определена съгласно член 14, параграф 1 от Регламент № 913/2010 от изпълнителния съвет на коридор за товарен превоз. Тя се пита по какъв начин са свързани, от една страна, фактът, че изпълнителните съвети на съответните коридори за товарен превоз са предвидили, в случая в член 8, параграф 2 от тяхната правна уредба, че капацитетът на съответния коридор за товарен превоз трябва да бъде публикуван и разпределен с помощта на международна система за заявки, която трябва да бъде съгласувана с другите коридори за товарен превоз, а именно резервационната платформа PCS, и от друга страна, едностранното действие на Федералната агенция за мрежите, с което на DB Netz се налагат изисквания за уреждане на

системата за заявки за инфраструктурен капацитет, без да се извърши координиране с регулаторните органи на съответните държави членки, различни от Федерална република Германия. В това отношение запитващата юрисдикция има съмнения относно правното естество и обвързващото действие на рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз по смисъла на член 14, параграф 1 от Регламент № 913/2010 и си задава въпроса дали тази рамка подлежи на тълкуване от националните юрисдикции или от Съда.

43 При тези обстоятелства Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Областен административен съд, Северен Рейн-Вестфалия, Германия) решава да спре производството и да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли Регламент [...] № 913/2010, особено що се отнася до отговорностите на управителния съвет на коридор за товарен превоз по член 13, параграф 1, член 14, параграф 9 и член 18, буква в) от този регламент, да се тълкува в смисъл, че управителният съвет на коридора за товарен превоз има правомощието сам да определя процедурата за подаване на заявки за разпределяне на инфраструктурен капацитет до единното обслужващо гише по член 13, параграф 1 от посочения регламент и например да предвиди, както в случая, да се използва единствено определена електронна резервационна платформа, или всъщност тази процедура попада под действието на общите разпоредби на член 27, параграфи 1 и 2 [от Директива 2012/34] във връзка с точка 3, буква а) от приложение IV към [Директива 2012/34], така че може да се урежда само от заинтересованите от коридора управители на инфраструктура в съответните им референтни документи за железопътната мрежа?

2) Ако на първия въпрос следва да се отговори, че уредбата на посочената в първия въпрос процедура следва да се съдържа само в референтните документи за железопътната мрежа на заинтересованите от коридора за товарен превоз управители на инфраструктура, член 20 от Регламент № 913/2010 ли урежда проверката на референтните документи от националния регулаторен орган в това отношение, или тя също се урежда единствено от разпоредбите на Директива 2012/34[...] и приетите за транспонирането ѝ национални разпоредби?

а) Ако проверката се урежда от член 20 от Регламент № 913/2010, съвместимо ли е с разпоредбите на този член националният регулаторен орган да отхвърли съдържаща се в референтния документ за железопътната мрежа уредба като упоменатата в първия въпрос, без за целта да действа заедно и еднакво в предметно отношение с регулаторните органи на [...] държавите [членки, различни от съответната държава], които са заинтересовани от коридора за товарен превоз, или най-малкото без да се консултира предварително с тях за намиране на единен подход?

б) Ако проверката се урежда от разпоредбите на Директива 2012/34[...] и приетите за транспонирането ѝ национални разпоредби, съвместимо ли е с тях, и в частност с общото задължение за координация по член 57, параграф 1, [първа алинея,] второ изречение от тази директива, националният регулаторен орган да отхвърли подобна уредба, без за целта да действа заедно и еднакво в предметно отношение с регулаторните органи на [...] държавите [членки, различни от съответната държава], които са заинтересовани от коридора за товарен превоз, или най-малкото без да се консултира предварително с тях за намиране на единен подход?

- 3) Ако на първия въпрос следва да се отговори в смисъл, че управителният съвет на коридора за товарен превоз има правомощието сам да определя упоменатата в [този] въпрос процедура, овластен ли е националният регулаторен орган съгласно член 20 от Регламент № 913/2010 или съгласно разпоредбите на Директива 2012/34[...] и приетите за транспонирането ѝ национални разпоредби да извършва проверка на референтния документ за железопътната мрежа на даден управител на инфраструктура, надхвърляща тази за съдържателното му съответствие с определената от управителния съвет процедура, и евентуално да отхвърля този документ, когато референтният документ на определен управител на инфраструктура съдържа уредба на тази процедура? Ако отговорът на този въпрос е утвърдителен, как следва да се отговори [на втория въпрос] предвид това правомощие на регулаторния орган?
- 4) Ако, видно от предходните въпроси, националните регулаторни органи разполагат с правомощия за проверка на посочената в първия въпрос процедура, трябва ли член 14, параграф 1 от Регламент № 913/2010 да се тълкува в смисъл, че рамката, определяна съгласно тази разпоредба от изпълнителния съвет, представлява правна уредба на Съюза със задължителна сила за националните регулаторни органи и за националните съдилища, която има предимство пред националното право и чието крайно обвързващо тълкуване е от компетентността на Съда [...]?
- 5) Ако отговорът на четвъртия въпрос е утвърдителен, разпоредбата на член 8, параграф 2 от съответните рамки, приети от изпълнителните съвети на всички коридори за товарен превоз съгласно член 14, параграф 1 от Регламент [...] № 913/2010, която предвижда, че коридорният капацитет се оповестява и разпределя чрез международна система за заявки, която следва да е във възможно най-голяма степен съгласувана с останалите коридори за товарен превоз, пречка ли е за приемането на решение на националния регулаторен орган, с което на управител на инфраструктура, заинтересован от даден коридор за товарен превоз, се дават указания във връзка с референтния му документ за железопътната мрежа за уреждането на тази система за въвеждане на заявки, които не са съгласувани с националните регулаторни органи на държавите [членки, различни от съответната държава], заинтересовани от коридорите за товарен превоз?“.

## **По преюдициалните въпроси**

### ***По първия въпрос***

- 44 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 13, параграф 1, член 14, параграф 9 и член 18, буква в) от Регламент № 913/2010, както и член 27, параграфи 1 и 2 от Директива 2012/34 във връзка с точка 3, буква а) от приложение IV към посочената директива трябва да се тълкуват в смисъл, че органът, компетентен да приеме правилата относно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, предвидено в посочения член 13, параграф 1, включително що се отнася до използването единствено на определена електронна резервационна платформа, е управителният съвет, създаден съгласно член 8, параграф 2 от посочения регламент, или управителят на инфраструктура, определен в член 3, точка 2 от посочената директива.
- 45 Тъй като с този въпрос се отнася до тълкуването на разпоредбите на Регламент № 913/2010 и на Директива 2012/34, следва като начало да се подчертае, че съгласно съображение 7 от посочения регламент, освен ако не е предвидено друго, този регламент не следва да засяга



правата и задълженията на управителите на инфраструктурата, предвидени в директиви 91/440 и 2001/14. Тъй като с Директива 2012/34 се отменят тези две директиви и съгласно член 65 от нея позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на Директива 2012/34, разпоредбите на Регламент № 913/2010 трябва да се тълкуват в светлината на последната директива, освен ако не е посочено друго.

- 46 Следователно, за да се отговори на първия въпрос, следва да се разгледа ролята, която Регламент № 913/2010 възлага на управителния съвет на коридорите за товарен превоз, като се вземат предвид разпоредбите на Директива 2012/34 относно задачите, възложени на управителите на инфраструктурата.
- 47 В това отношение от постоянната съдебна практика следва, че при тълкуването на разпоредби на правото на Съюза трябва да се взема предвид не само техният текст, но и контекстът им, както и целите на правната уредба, от която те са част (вж. в този смисъл решение от 27 януари 2021 г., *De Ruiters*, C-361/19, EU:C:2021:71, т. 39 и цитираната съдебна практика).
- 48 Що се отнася, на първо място, до текста на релевантните разпоредби на Регламент № 913/2010 и на Директива 2012/34, първо, от член 8, параграф 2 от посочения регламент следва, че за всеки коридор за товарен превоз съответните управители на инфраструктурата създават управителен съвет, съставен от представители на тези управители, който е отговорен за предприемането на съответните мерки, както е изрично предвидено по-специално в член 8, параграф 9, член 12, член 13, параграф 1, член 14, параграфи 2, 6 и 9, член 16, параграф 1 и член 18 от посочения регламент.
- 49 В този смисъл най-напред съгласно член 8, параграф 9 и член 12 от Регламент № 913/2010 управителният съвет, от една страна, в съответствие с националните и европейските планове за разполагане координира използването на оперативно съвместими информационни приложения или алтернативни решения, които е възможно да възникнат в бъдеще, за обслужване на заявки за международни влакови маршрути и на преминаването на международния трафик по коридора за товарен превоз и от друга страна, координира и осигурява публикуването на графици за извършване на цялата работа по инфраструктурата и нейното оборудване, която би ограничила наличния капацитет на коридора за товарен превоз.
- 50 На следващо място, съгласно член 13, параграф 1 от Регламент № 913/2010 управителният съвет определя или създава едно обслужващо гише, което представлява съвместен орган, с който се дава възможност на кандидатите да изискват и да получават отговори, само на едно място и чрез само една операция, относно инфраструктурния капацитет за товарни влакове, пресичащи най-малко една граница по коридора за товарен превоз. В това отношение съгласно член 14, параграфи 2, 6 и 9, както и член 16, параграф 1 от посочения регламент управителният съвет прави оценка на необходимостта от разпределяне на капацитет на товарните влакове, движещи се по коридора за товарен превоз, насърчава координирането на правилата за приоритет, свързани с разпределянето на капацитет в такъв коридор, установява процедури за осигуряване на възможно най-добра координация на разпределянето на капацитета между управителите на инфраструктурата както по отношение на посочените в споменатия член 13, параграф 1 заявления, така и по отношение на заявления, получени от съответните управители на инфраструктурата, като също така установява процедури за координиране на управлението на трафика по протежението на посочените коридори.

- 51 Накрая, от член 18 от Регламент № 913/2010 следва, че управителният съвет изготвя, актуализира редовно и публикува документ, в който по-специално се съдържа информация за условията на използване на коридора за товарен превоз, включително, както е видно от букви а) и в) от този член, цялата информация от референтните документи за вътрешните мрежи относно коридора за товарен превоз, изготвен в съответствие с предвидената в член 27 от Директива 2001/14 процедура, както и информацията за процедурите, посочени в членове 13—17 от този регламент.
- 52 Така от текста на разпоредбите на Регламент № 913/2010, посочени в точки 48—51 от настоящото решение, следва, от една страна, че законодателят на Съюза е искал изрично да уточни мерките, чието приемане е възложено на управителния съвет, и от друга страна, че по същество този съвет има координационна роля, отнасяща се по-специално до инфраструктурния капацитет, до наличната в това отношение информация, както и до някои аспекти на заявките за такъв капацитет.
- 53 Тези разпоредби обаче по никакъв начин не сочат, че ролята на посочения съвет може да стигне дотам, че да му позволи да определя процедурата за подаване на заявките за резервиране на инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише.
- 54 Второ, що се отнася до задачите, възложени на управителя на инфраструктурата с Директива 2012/34, от една страна, от член 27, параграф 1 от тази директива следва, че всеки управител на инфраструктурата трябва да изготви и публикува референтен документ за националната железопътна мрежа и от друга страна, съгласно параграф 2 от този член във връзка с точка 3, буква а) от приложение IV към посочената директива в този документ следва се съдържат процедурите, в съответствие с които заявителите могат да подадат заявка за капацитет до управителя на инфраструктурата.
- 55 Така от текста на посочените разпоредби на Директива 2012/34 следва, че приемането на правила относно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет като подадените до едно обслужващо гише за товарни влакове, пресичащи най-малко една граница по коридора за товарен превоз, по смисъла на член 13, параграф 1 от Регламент № 913/2010, е от компетентността на управителя на инфраструктурата.
- 56 На второ място, разглеждането на контекста на релевантните разпоредби на Регламент № 913/2010 и на Директива 2012/34 потвърждава изводите, съдържащи се в точки 52 и 55 от настоящото решение.
- 57 Първо, съгласно съображение 26 от посочения регламент изискването управителният съвет да изготвя, актуализира редовно и публикува документа, посочен в член 18 от същия регламент, има за цел да улесни достъпа до информация, съдържаща се по-специално в референтните документи за вътрешните мрежи и отнасяща се до използването на цялата основна инфраструктура на товарния коридор, както и за гарантиране на недискриминационен достъп до този коридор.
- 58 От това следва, както по същество отбелязва генералният адвокат в точка 71 от заключението си, че този документ има информативен характер.
- 59 Второ, член 56, параграф 2 от Директива 2012/34 предоставя на регулаторния орган, създаден съгласно член 55, параграф 1 от посочената директива, който е самостоятелен и независим орган, правомощието по-специално да проверява дали референтният документ

за железопътната мрежа, определен в член 3, точка 26 от посочената директива, не съдържа дискриминационни условия или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктурата, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите. Така от контрола за спазване на принципа за недопускане на дискриминация в рамките на референтния документ за железопътната мрежа следва, че именно управителят на инфраструктурата, който трябва да изготви и публикува този документ, а не управителният съвет, следва да определи процедурата за подаване на заявките за инфраструктурен капацитет, депозиран от заявителите.

- 60 В това отношение е важно да се припомни, че при анализа на член 27, параграфи 1 и 2, както и на приложение IV от Директива 2012/34 Съдът вече е постановил, че по силата на посочената директива всяка заявка за инфраструктурен капацитет трябва да се подаде от железопътно предприятие до управителя на инфраструктурата в съответствие с изготвения от него референтен документ за железопътната мрежа и трябва да отговаря на принципите и критериите, съдържащи се в този документ (вж. в този смисъл решение от 28 февруари 2019 г., SJ, C-388/17, EU:C:2019:161, т. 38).
- 61 Що се отнася, на трето място, до целта, преследвана с Регламент № 913/2010 във връзка с Директива 2012/34, от член 1, параграф 1 от Регламента следва, че с него се определят правилата за създаването и организацията на международни железопътни коридори за конкурентоспособен товарен превоз с оглед на развитието на европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, както и правила за избора, организацията и управлението на коридорите за товарен превоз.
- 62 В това отношение, както се посочва в съображение 4 от Регламент № 913/2010, за да се оптимизира използването на мрежата и да се гарантира нейната надеждност, с този регламент се въвеждат допълнителни процедури за засилване на сътрудничеството между управителите на инфраструктурата във връзка с разпределянето на международните влакови маршрути за товарни влакове.
- 63 Макар да е вярно обаче, че такова сътрудничество между управителите на инфраструктурата в рамките на коридор за товарен превоз може да бъде гарантирано само от управителния съвет, който по-специално е отговорен за установяването на правилата за въвеждане на обслужване на едно гише за всеки коридор за товарен превоз, от това все пак не следва, че този управителен съвет е компетентен да определя по-конкретно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет. Всъщност подобно правомощие би могло да засегне предвидените в Директива 2012/34 задачи на управителите на инфраструктурата, което би противоречало на волята на законодателя на Съюза, изразена в съображение 7 от Регламент № 913/2010, да се спазват, освен ако не е предвидено друго, правата и задълженията, които тази директива предоставя на управителите на инфраструктурата.
- 64 В това отношение следва да се отхвърли доводът на DB Netz, че целта за сътрудничество би могла да бъде застрашена, ако управителите на инфраструктурата са компетентни да регламентират процедурата за подаване на заявките за инфраструктурен капацитет в техния референтен документ за железопътната мрежа, тъй като подобно правомощие можело да доведе до риск от непоследователни правила, произтичащи от различните референтни документи на националните железопътни мрежи.

- 65 Всъщност, както посочва генералният адвокат в точка 69 от заключението си, предвидената в референтния документ за железопътната мрежа процедура, която по-специално включва процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, отразява именно сътрудничеството между управителите на инфраструктурата, както е видно от разпоредбите на член 40, параграф 1 от Директива 2012/34. Всъщност в това отношение следва да се отбележи, че за да се гарантира целта за сътрудничество между управителите на инфраструктурата, изглежда необходимо да се извърши тълкуване на разпоредбите на Регламент № 913/2010 относно ролята на управителния съвет, които са разгледани в точки 48—51 от настоящото решение, в смисъл че посоченият съвет трябва да се увери, че референтните документи на националните железопътни мрежи не съдържат противоречащи си правила.
- 66 От всички изложени по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 13, параграф 1, член 14, параграф 9 и член 18, буква в) от Регламент № 913/2010, както и член 27, параграфи 1 и 2 от Директива 2012/34 във връзка с точка 3, буква а) от приложение IV към същата директива трябва да се тълкуват в смисъл, че управителят на инфраструктурата, определен в член 3, точка 2 от посочената директива, е органът, компетентен да приеме в рамките на референтния документ за националната железопътна мрежа правилата относно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, предвидено в посочения член 13, параграф 1, включително що се отнася до използването единствено на определена електронна резервационна платформа.

### ***По втория въпрос***

- 67 С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали проверка от национален регулаторен орган на правилата относно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, предвидени в референтния документ за железопътната мрежа, се урежда от разпоредбите на член 20 от Регламент № 913/2010 или пък от разпоредбите на Директива 2012/34, и по-специално от разпоредбите на член 57, параграф 1, първа алинея от тази директива, и дали тези разпоредби трябва да се тълкуват в смисъл, че регулаторният орган на дадена държава членка може да отхвърли тези правила, без да си сътрудничи с регулаторните органи на другите държави членки, заинтересовани от коридора за товарен превоз, или най-малкото без да се консултира предварително с тях за намиране на единен подход.
- 68 По същество от текста на член 20, параграфи 1 и 3 от Регламент № 913/2010 следва, че регулаторните органи си сътрудничат и се консултират при наблюдението на конкуренцията по коридора за товарен превоз, за да осигурят по-специално недискриминационен достъп до този коридор.
- 69 Освен това в член 56, параграф 2 от Директива 2012/34 се предвижда регулаторният орган по своя собствена инициатива да извърши проверка на референтния документ за железопътната мрежа „с цел предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите“, като се уточнява, че този орган „проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия“. В това отношение, също както по отношение на всички правомощия, които са им предоставени и които включват правомощието за вземане на решения, от член 57, параграф 1, първа алинея от посочената директива следва, че регулаторните органи си сътрудничат с цел координиране на процесите им по вземане на решения в целия Съюз.

- 70 Следователно проверката на референтен документ за железопътната мрежа, която регулаторният орган извършва, за да се предотврати дискриминационно третиране, от една страна, може да попадне в обхвата както на разпоредбите на член 20 от Регламент № 913/2010, така и на разпоредбите на член 56, параграф 2 от Директива 2012/34. От друга страна, както член 20 от Регламент № 913/2010, така и член 57, параграф 1, първа алинея от Директива 2012/34 налагат в такъв случай сътрудничество между регулаторните органи. В случай като разглеждания в главното производство обаче, в който проверката се отнася по-специално до правилата относно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет на коридор за товарен превоз, регулаторните органи трябва да изпълняват задълженията за сътрудничество, изрично предвидени в член 20 от Регламент № 913/2010.
- 71 Що се отнася до въпроса дали, в каква рамка и при какви условия член 20 изисква регулаторният орган на държава членка да извършва сам или в сътрудничество с регулаторните органи на другите държави членки, заинтересовани от коридор за товарен превоз, проверка на референтния документ за железопътната мрежа, съставен от управителя на инфраструктурата, от една страна, от посочения член 20, параграф 1, първо изречение следва, че регулаторните органи трябва да си сътрудничат при наблюдението на конкуренцията по коридора за товарен превоз. На следващо място, съгласно параграф 3 от същия член 20 при жалба във връзка с международните услуги за железопътен товарен превоз или в рамките на разследване, извършвано служебно от даден регулаторен орган, преди вземане на решение регулаторният орган на съответната държава членка се консултира с регулаторните органи на всички останали държави членки, през чиято територия преминава съответният международен влаков маршрут за товарен превоз, и иска от тях цялата необходима информация.
- 72 Накрая, съгласно съображение 25 от Регламент № 913/2010, което отразява предвиденото в член 20, параграф 1, второ изречение от посочения регламент, с цел да се гарантира недискриминационен достъп до международните железопътни услуги е необходимо да се осигури ефикасна координация между регулаторните органи по отношение на различните мрежи, обхванати от коридора за товарен превоз.
- 73 Ето защо от член 20 от Регламент № 913/2010 във връзка със съображение 25 от същия регламент следва задължение за сътрудничество между регулаторните органи на държавите членки, което ги задължава да намерят, доколкото е възможно, единен подход, когато в рамките на регулаторните си правомощия приемат решение с цел да осигурят недискриминационен достъп до коридорите за железопътен товарен превоз.
- 74 От друга страна, следва да се подчертае, че това задължение за сътрудничество допринася и за гарантиране на преследваната с посочения регламент цел да се засили сътрудничеството между управителите на инфраструктурата, по-конкретно чрез създаването на управителни съвети, на които е възложено да определят или създават едно обслужващо гише. Всъщност липсата на сътрудничество между регулаторните органи, които са натоварени по-специално със задачата да осигурят недискриминационен достъп до коридорите за товарен превоз, създава риск от приемането на различни и потенциално противоречащи си правила за избор и организация на услугите за железопътен товарен превоз за един и същ коридор за товарен превоз, което може да доведе до поставянето под въпрос на въведената с обслужването на едно гише система за координиране.

- 75 Следователно в случая Федералната агенция за мрежите не би могла да вземе решение като разглежданото в главното производство, без да изпълни задълженията за сътрудничество, произтичащи от член 20 от Регламент № 913/2010, и по-специално без да се консултира предварително с другите засегнати регулаторни органи.
- 76 При това положение, както по същество отбелязва генералният адвокат в точка 85 от заключението си, от нито една от разпоредбите на Регламент № 913/2010 не следва, че задължението за сътрудничество между регулаторните органи на държава членка предполага, че регулаторният орган на дадена държава членка е длъжен да получи съгласието на регулаторните органи на другите засегнати държави членки, преди да приеме решение, или че той е обвързан от решенията, взети от тези други регулаторни органи.
- 77 От изложените по-горе съображения следва, че на втория въпрос следва да се отговори, че проверката от национален регулаторен орган на правилата относно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, предвидени в референтния документ за железопътната мрежа, се урежда от разпоредбите на член 20 от Регламент № 913/2010 и че тези разпоредби трябва да се тълкуват в смисъл, че регулаторният орган на дадена държава членка не може отхвърли тези правила, без да изпълни задълженията за сътрудничество, произтичащи от посочения член 20, и по-специално без да се консултира с регулаторните органи на другите държави членки, заинтересовани от коридора за товарен превоз, за намиране, доколкото е възможно, на единен подход.

### ***По третия въпрос***

- 78 Предвид отговора, даден на първия въпрос, не е необходимо да бъде разглеждан третият въпрос.

### ***По четвъртия въпрос***

- 79 С четвъртия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 14, параграф 1 от Регламент № 913/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз, определяна от изпълнителния съвет по силата на тази разпоредба, представлява правен акт на Съюза.
- 80 В това отношение посочената юрисдикция иска по-специално да се установи дали тази рамка не допуска национален регулаторен орган да може да приеме решение, с което да се наложи система за подаване на заявките за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, без да извърши координиране с другите национални регулаторни органи, засегнати от коридора за товарен превоз.
- 81 Следва да се подчертае, че съгласно член 8, параграф 1 от Регламент № 913/2010 за всеки коридор за товарен превоз се създава изпълнителен съвет от съответните държави членки, а именно от тези, на чиято територия преминава коридорът за товарен превоз, като този съвет е отговорен за определянето на общите цели на коридора за товарен превоз, за надзора и предприемането по-специално на съответните мерки, както е изрично предвидено в член 14, параграф 1 от посочения регламент. Изпълнителният съвет е

съставен от представители на органите на съответните държави членки и съгласно параграф 4 от посочения член 8 взема решенията си по взаимно съгласие на техните представители.

- 82 Освен това от текста на посочения член 14, параграф 1 следва, че изпълнителният съвет определя рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз в съответствие с член 14, параграф 1 от Директива 2001/14, който с оглед на посоченото в точка 45 от настоящото решение съответства на член 39, параграф 1 от Директива 2012/34.
- 83 По смисъла на последно посочената разпоредба обаче държавите членки могат да определят рамка за разпределянето на инфраструктурния капацитет, при спазване на условието за независимост на управлението, установено в член 4 от същата директива.
- 84 Така от тези разпоредби следва, че макар създаването на изпълнителния съвет да е предвидено от правото на Съюза по силата на член 8, параграф 1 от Регламент № 913/2010, този изпълнителен съвет се създава от държавите членки и следователно не представлява институция, орган, служба или агенция на Съюза.
- 85 Обстоятелството, че рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз, по смисъла на член 14, параграф 1 от Регламент № 913/2010, е приета от изпълнителния съвет, означава единствено че тя се приема посредством общите усилия на управителите на инфраструктурата и следователно на съответните държави членки, чиято цел е да се приложи правото на Съюза, предвидено в Регламент № 913/2010 и Директива 2012/34.
- 86 Така че подобна рамка не представлява правен акт на Съюза и следователно няма специфичните характеристики на такъв акт.
- 87 От това следва, както отбелязва генералният адвокат в точка 96 от заключението си, че в случая установената от изпълнителния съвет рамка за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз по смисъла на член 14, параграф 1 от Регламент № 913/2010 не е пречка за съответния национален регулаторен орган да се намеси в случаи като разглеждания в главното производство, с цел разрешаване на свързан с дискриминация евентуален проблем, отнасящ се до процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, предвидена в изготвения от съответния управител на инфраструктура референтен документ за железопътната мрежа.
- 88 С оглед на гореизложените съображения на четвъртия въпрос следва да се отговори, че член 14, параграф 1 от Регламент № 913/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз, определяна от изпълнителния съвет съгласно тази разпоредба, не е правен акт на Съюза.

### ***По петия въпрос***

- 89 Предвид отговора, даден на четвъртия въпрос, не е необходимо да бъде разглеждан петият въпрос.

## По съдебните разноски

- 90 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

- 1) Член 13, параграф 1, член 14, параграф 9 и член 18, буква в) от Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз както и член 27, параграфи 1 и 2 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство във връзка с точка 3, буква а) от приложение IV към посочената директива трябва да се тълкуват в смисъл, че управителят на инфраструктурата, определен в член 3, точка 2 от посочената директива, е органът, компетентен да приеме в рамките на референтния документ за националната железопътна мрежа правилата относно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, предвидено в посочения член 13, параграф 1, включително що се отнася до използването единствено на определена електронна резервационна платформа.
- 2) Проверката от национален регулаторен орган на правилата относно процедурата за подаване на заявки за инфраструктурен капацитет до едно обслужващо гише, предвидени в референтния документ за железопътната мрежа, се урежда от разпоредбите на член 20 от Регламент № 913/2010 и тези разпоредби трябва да се тълкуват в смисъл, че регулаторният орган на дадена държава членка не може да отхвърли тези правила, без да изпълни задълженията за сътрудничество, произтичащи от посочения член 20, и по-специално без да се консултира с регулаторните органи на другите държави членки, заинтересовани от коридора за товарен превоз, за намиране, доколкото е възможно, на единен подход.
- 3) Член 14, параграф 1 от Регламент № 913/2010 трябва да се тълкува в смисъл, че рамката за разпределяне на инфраструктурния капацитет в коридора за товарен превоз, определяна от изпълнителния съвет по силата на тази разпоредба, не е правен акт на Съюза.

Подписи