



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

24 päivänä kesäkuuta 2021 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Rautatiekuljetukset – Kansainväliset rautateiden tavaraliikennekäytävät – Asetus (EU) N:o 913/2010 – 13 artiklan 1 kohta – Keskitetyn palvelupisteen perustaminen kullekin tavaraliikennekäytävälle – 14 artikla – Johtokunnan ratakapasiteetin jakamisesta tavaraliikennekäytävällä vahvistamien puitteiden luonne – 20 artikla – Sääntelyelimet – Direktiivi 2012/34/EU – 27 artikla – Ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettely – Rataverkon haltijoiden tehtävä – 56 ja 57 artikla – Sääntelyelimen tehtävät ja sääntelyelinten välinen yhteistyö

Asiassa C-12/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Nordrhein-Westfalenin osavaltion ylempi hallintotuomioistuin, Saksa) on esittänyt 10.12.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 13.1.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

DB Netz AG

vastaan

Saksan liittotasavalta,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan sekä tuomarit M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos (esittelevä tuomari) ja I. Jarukaitis,

julkisasiamies: H. Saugmandsgaard Øe

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- DB Netz AG, edustajinaan H. R. J. Krüger ja M. Kaufmann, Rechtsanwälte,
- Saksan liittotasavalta, asiamiehinnään C. Mögelin ja J. Arnade,
- Euroopan komissio, asiamiehinnään aluksi W. Mölls ja C. Vrignon, sittemmin viimeksi mainittu, kuultuaan julkisasiamiehen 25.2.2021 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta 22.9.2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 913/2010 (EUVL 2010, L 276, s. 22) 13 artiklan 1 kohdan, 14 artiklan 1 ja 9 kohdan, 18 artiklan c alakohdan ja 20 artiklan ja yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (EUVL 2012, L 343, s. 32) 27 artiklan 1 ja 2 kohdan, 57 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan toisen virkkeen ja liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat DB Netz AG ja Saksan liittotasavalta, jota edustaa Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (liittovaltion sähkö-, kaasu-, televiestintä-, posti- ja rautatieverkkovirasto, Saksa) (jäljempänä Bundesnetzagentur) ja jossa on kyse siitä, että Bundesnetzagentur vastustaa DB Netz AG:n suunnitelmaa muuttaa niitä edellytyksiä, joiden mukaisesti kansainvälisten ennalta määrättyjen reittien ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevat hakemukset esitetään keskitetylle palvelupisteelle.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus N:o 913/2010

- 3 Asetuksen 913/2010 johdanto-osan 4, 7, 25 ja 26 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(4) Vaikka tavaraliikennemarkkinoiden avaaminen on mahdollistanut uusien liikenteenharjoittajien tulon rautatieverkkoon, markkinamekanismit eivät ole olleet eivätkä ole vielä riittävät rautateiden tavaraliikenteen organisoimiseksi, sääntelemiseksi ja turvaamiseksi. Verkon käytön optimoimiseksi ja sen käyttövarmuuden takaamiseksi on asianmukaista ottaa käyttöön lisämenettelyjä, joilla lujitetaan yhteistyötä kansainvälisten tavarajunareittien jaossa infrastruktuurin haltijoiden välillä.

--

(7) Tämä asetus ei saisi, jollei siinä toisin säädetä, vaikuttaa [yhteisön rautateiden kehittämisestä 29.7.1991 annetussa neuvoston] direktiivissä 91/440/ETY [(EYVL 1991, L 237, s. 25)] ja [rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26.2.2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston] direktiivissä 2001/14/EY [(EYVL 2001, L 75, s. 29)] säädettyihin infrastruktuurin haltijoiden eikä soveltuvin osin direktiivin [2001/14] 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen käyttöoikeuden myöntävien elinten oikeuksiin ja velvoitteisiin. Mainitut säädökset pysyvät voimassa, mukaan lukien tavaraliikennekäytäviä koskevat säännökset.

--

(25) Kansainvälisen rautatieliikenteen palvelujen syrjimättömän saatavuuden takaamiseksi on tarpeen varmistaa tehokas koordinointi sääntelyelinten välillä tavaraliikennekäytävän eri verkko-osuuksien osalta.

(26) Kaikkien pääasiallisten infrastruktuurien käyttöä tavaraliikennekäytävällä koskeviin tietoihin tutustumisen helpottamiseksi ja syrjimättömän pääsyn varmistamiseksi mainittuun käytävään hallintoneuvoston olisi laadittava, säännöllisesti päivitettävä ja julkaistava kaikki nämä tiedot sisältävä asiakirja.”

4 Saman asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt kilpailukykyisen tavaraliikenteen kansainvälisten rautatiekäytävien perustamiselle ja organisoinnille kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon kehittämiseksi. Siinä vahvistetaan tavaraliikennekäytävien valintaa, organisointia, hallinnointia sekä niihin tehtävien investointien alustavaa suunnittelua koskevat säännöt.”

5 Mainitun asetuksen 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tässä asetuksessa sovelletaan direktiivin [2001/14] 2 artiklan määritelmiä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen määritelmien lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan

a) ’tavaraliikennekäytävällä’ kaikkia jäsenvaltioiden ja tilanteen mukaan kolmansien Euroopan maiden alueella tai välillä olevia määritettyjä rautateitä, myös junalauttayhteyksiä, jotka yhdistävät vähintään kaksi terminaalialueita pääreitillä ja tilanteen mukaan kiertoreittien ja niitä yhdistävien reittiosuuksien varrella, mukaan lukien rautatieinfrastruktuuri ja sen laitteisto sekä asiaankuuluvat rautatieliikennepalvelut direktiivin [2001/14] 5 artiklan mukaisesti;

– –”

6 Saman asetuksen 8 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Asianomaiset jäsenvaltiot perustavat kutakin tavaraliikennekäytävää varten johtokunnan, joka vastaa tavaraliikennekäytävän yleisten tavoitteiden määrittelystä, valvonnasta sekä tämän artiklan 7 kohdassa, 9 ja 11 artiklassa, 14 artiklan 1 kohdassa sekä 22 artiklassa nimenomaisesti säädettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta. Johtokunta muodostuu asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisten edustajista.

2. Asianomaiset infrastruktuurin haltijat ja tarvittaessa direktiivin [2001/14] 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut käyttöoikeuden myöntävät elimet perustavat kutakin tavaraliikennekäytävää varten hallintoneuvoston, joka vastaa tämän artiklan 5, 7, 8 ja 9 kohdassa sekä tämän asetuksen 9–12 artiklassa, 13 artiklan 1 kohdassa, 14 artiklan 2, 6 ja 9 kohdassa, 16 artiklan 1 kohdassa, 17 artiklan 1 kohdassa sekä 18 ja 19 artiklassa nimenomaisesti säädettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta. Hallintoneuvosto muodostuu infrastruktuurin haltijoiden edustajista.

3. Tavaraliikennekäytävän piiriin kuuluvien jäsenvaltioiden ja infrastruktuurin haltijoiden on tehtävä yhteistyötä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettussa johtokunnassa ja hallintoneuvostossa sen varmistamiseksi, että tavaraliikennekäytävää kehitetään sen täytäntöönpanosuunnitelman mukaisesti.

4. Johtokunta tekee päätöksensä asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisten edustajien yhteisymmärryksen pohjalta.

– –

9. Hallintoneuvosto koordinoi kansallisten ja Euroopan tason suunnitelmien mukaisesti yhteentoimivien tietotekniikan sovellusten tai vaihtoehtoisten ratkaisujen käyttöä, joita tulevaisuudessa saattaa olla saatavilla kansainvälisiä junareittejä koskevien pyyntöjen ja tavaraliikennekäytävällä harjoitettavan kansainvälisen liikenteen käsittelyyn.”

7 Asetuksen N:o 913/2010 12 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Hallintoneuvosto koordinoi aikataulusuunnitelmansa, jotka koskevat kaikkia sellaisia infrastruktuuriin ja sen laitteistoon tehtäviä töitä, jotka rajoittaisivat tavaraliikennekäytävän käytettävissä olevaa kapasiteettia, ja varmistaa, että ne julkaistaan yhdessä paikassa asianmukaisella tavalla ja aikavälillä.”

8 Saman asetuksen 13 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto nimeää tai perustaa hakijoille yhteisen elimen, jonka avulla hakijat voivat yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa pyytää ja saada vastauksia, jotka koskevat kapasiteettia vähintään yhden rajan tavaraliikennekäytävällä ylittävälle tavarajunille, jäljempänä ’keskitetty palvelupiste’.

2. Keskitetty palvelupiste on koordinaatioväline, joka antaa myös perustietoa infrastruktuurikapasiteetin jakamisesta, mukaan lukien 18 artiklassa tarkoitetut tiedot. Se antaa tiedon pyynnön esittämishetkellä käytettävissä olevasta infrastruktuurikapasiteetista ja sen ominaisuuksista ennalta määriteltyjen parametrien mukaisesti, joita ovat muun muassa tavaraliikennekäytävällä liikennöiville junille sallittu nopeus, pituus, kuormauttuma tai akselipaino.

--”

9 Mainitun asetuksen 14 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Johtokunta määrittelee puitteet infrastruktuurikapasiteetin jakamiselle tavaraliikennekäytävällä direktiivin [2001/14] 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

2. Hallintoneuvosto arvioi tavaraliikennekäytävällä liikennöiville tavarajunille jaettavan kapasiteetin tarpeen ottaen huomioon tämän asetuksen 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun liikenteen markkinatutkimuksen, aikaisempiin ja nykyisiin liikenteen aikatauluihin liittyvät infrastruktuurikapasiteettia koskevat hakemukset sekä puitesopimukset.

--

6. Hallintoneuvosto edistää kapasiteetin jakamiseen tavaraliikennekäytävällä sovellettavien ensisijaisuussääntöjen koordinoimista.

--

9. Tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto ja 8 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu neuvoo-antava ryhmä ottavat käyttöön menettelyt varmistaakseen, että kapasiteetin jako infrastruktuurin haltijoiden kesken koordinoidaan mahdollisimman tehokkaasti sekä 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hakemusten että asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden vastaanottamien hakemusten osalta. Tässä otetaan huomioon myös pääsy terminaaleihin.

--”

10 Saman asetuksen 16 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tavaraliikennekäytävän hallintoneuvosto ottaa käyttöön tavaraliikennekäytävän liikenteenohjausta koskevat koordinoitimenettelyt. Toisiinsa liittyvien tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostot ottavat käyttöön tällaisten tavaraliikennekäytävien liikenteen ohjauksen koordinoitua koskevat menettelyt.”

11 Asetuksen N:o 913/2010 18 artiklan sanamuoto on seuraava:

”Hallintoneuvosto laatii ja julkaisee jatkuvasti päivitettävän asiakirjan, jossa ovat:

a) kaikki direktiivin [2001/14] 3 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen laadittujen kansallisten verkkoselostusten sisältämät tiedot tavaraliikennekäytävästä;

--

c) tiedot tämän asetuksen 13–17 artiklassa tarkoitetuista menettelyistä; sekä

--”

12 Asetuksen 20 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Direktiivin [2001/14] 30 artiklassa tarkoitetut sääntelyelimet tekevät yhteistyötä seuratessaan kilpailua tavaraliikennekäytävällä. Ne takaavat etenkin syrjimättömän pääsyn tavaraliikennekäytävälle ja toimivat kyseisen direktiivin 30 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuina muutoksenhakueliminä. Ne vaihtavat keskenään infrastruktuurin haltijoilta ja muilta asiaankuuluvilta osapuolilta saatuja tarpeellisia tietoja.

--

3. Jos hakija tekee sääntelyelimelle valituksen rautateiden tavaraliikenteen kansainvälisistä palveluista tai jos sääntelyelin suorittaa oma-aloitteisen tutkimuksen, asianomaisen sääntelyelimen on kuultava kaikkien muiden sellaisten jäsenvaltioiden sääntelyelimiä, joiden kautta kyseisen tavarajunan kansainvälinen reitti kulkee, ja pyydettävä niiltä kaikki tarvittavat tiedot ennen päätöksensä tekemistä.

--”

Direktiivi 2012/34

13 Direktiivin 2012/34 3 artiklan 2, 19 ja 26 alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan

2) ’rataverkon haltijalla’ elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta, mukaan lukien liikenteen hallinta sekä ohjaus, hallinta ja merkinanto; verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille;

--

19) ’hakijalla’ rautatieyritystä tai rautatieyritysten kansainvälistä ryhmittymää taikka muita henkilöitä tai oikeussubjekteja, kuten [rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23.10.2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston] asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 [(EUVL 2007, L 315, s. 1)] tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia sekä laivaajia, huolitsijoita ja yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

--

26) 'verkkoselostuksella' asiakirjaa, jossa esitellään yksityiskohtaisesti hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskeissa hakemuksissa."

14 Mainitun direktiivin 27 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Rataverkon haltijan on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava verkkoselostus, joka on saatavissa sellaista maksua vastaan, joka ei saa ylittää selostuksen julkaisemisesta aiheutuvia kustannuksia. Verkkoselostus on julkaistava vähintään kahdella unionin virallisella kielellä. Verkkoselostuksen sisällön on oltava maksutta saatavilla sähköisessä muodossa rataverkon haltijan verkkosivustolla sekä yhteisellä verkkosivustolla. Rataverkon haltijoiden on perustettava tämä verkkosivusto 37 ja 40 artiklan mukaisen yhteistyönsä puitteissa.

2. Verkkoselostuksessa on määriteltävä rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja siihen on sisällyttävä tietoja kyseisen rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä. Verkkoselostuksessa on oltava tietoja myös edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa, tai siinä on ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa. Verkkoselostuksen sisältö vahvistetaan liitteessä IV.

--"

15 Mainitun direktiivin 39 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltiot voivat vahvistaa puitteet ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseksi, jollei 4 artiklassa säädetystä hallinnon riippumattomuutta koskevasta veloitteesta muuta johdu. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä on laadittava erityissäännöt. Rataverkon haltijan on huolehdittava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyistä. Rataverkon haltijan on erityisesti varmistettava, että ratakapasiteetin käyttöoikeudet myönnetään oikeudenmukaisesti ja ketään syrjimättä ja unionin oikeuden mukaisesti."

16 Saman direktiivin 40 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rataverkon haltijat toimivat yhteistyössä, jotta voidaan tehokkaasti myöntää useamman kuin yhden unionin rautatiejärjestelmään kuuluvan verkon alueella oleva ratakapasiteetti ja myöntää sitä koskevat käyttöoikeudet myös 42 artiklassa tarkoitettujen puitesopimusten nojalla. Rataverkon haltijoiden on otettava käyttöön asianmukaiset menettelyt tässä direktiivissä vahvistettujen sääntöjen mukaisesti ja järjestettävä tämän mukaisesti useamman kuin yhden verkon alueella sijaitsevat reitit toimintaa varten.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden rataverkon haltijoiden edustajat, joiden tekemillä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevilla päätöksillä on vaikutusta muihin rataverkon haltijoihin, liittyvät yhteen asianomaisen ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisen yhteensovittamiseksi tai sen myöntämiseksi kansainvälisellä tasolla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rautateiden tavaraliikenneverkkoa koskevaan unionin lainsäädäntöön sisältyvien erityisten sääntöjen soveltamista. Rataverkon haltijoiden on julkaistava verkkoselostuksessaan kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä koskevat periaatteet ja perusteet, jotka on määritetty osana tätä yhteistyötä, liitteessä IV olevan 3 kohdan mukaisesti. Tähän menettelyyn voi osallistua myös asianmukaisia kolmansien maiden infrastruktuurien haltijoiden edustajia."

17 Direktiivin 2012/34 55 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kunkin jäsenvaltion on perustettava rautatiealalle yksi kansallinen sääntelyelin. Kyseisen elimen on oltava itsenäinen viranomainen, joka on organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillinen ja riippumaton muista julkisista tai yksityisistä yhteisöistä, sanotun kuitenkin rajoittamatta 2 kohdan soveltamista. Sen on myös oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan rataverkon haltijoista, hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä hakijoista riippumaton. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen.”

18 Kyseisen direktiivin 56 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Rajoittamatta 46 artiklan 6 kohdan soveltamista hakijalla on oikeus hakea muutosta sääntelyelimeltä, jos se katsoo tulleen kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi sekä erityisesti rataverkon haltijan tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tai palvelupaikan ylläpitäjän tekemiin päätöksiin, jotka koskevat:

- a) verkkoselostuksen alustavaa ja lopullista versiota;
- b) verkkoselostuksessa vahvistettuja perusteita;
- c) käyttöoikeuden myöntämismenettelyä ja sen tuloksia;
- d) hinnoittelujärjestelmää;
- e) hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määräytymisperusteita;
- f) käyttöoikeutta koskevia 10–13 artiklan mukaisia järjestelyjä;
- g) palvelujen käyttöoikeutta ja niiden hinnoittelua 13 artiklan mukaisesti.

2. Sääntelyelimellä on oltava valtuudet seurata kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla, ja se erityisesti valvoo 1 kohdan a–g alakohtaa omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi. Sen on erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä rataverkon haltijalle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoihin kohdistuvaan syrjintään.”

19 Mainitun direktiivin 57 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Sääntelyelinten on vaihdettava tietoja työstään, päätöksentekonsa periaatteista sekä käytännöistä, ja erityisesti niiden on vaihdettava tietoja tärkeimmistä menettelynsä liittyvistä kysymyksistä sekä osaksi kansallista lainsäädäntöä saatetun unionin rautatielainsäädännön tulkintaongelmista. Niiden on tehtävä muulla tavoin yhteistyötä päätöksentekonsa sovittamiseksi yhteen koko unionissa. Tätä varten niiden on osallistuttava ja toimittava yhdessä verkostossa, joka kokoontuu säännöllisin väliajoin. Komissio on verkoston jäsen, ja se sovittaa yhteen ja tukee verkoston toimintaa ja antaa verkostolle tarvittaessa suosituksia. Se varmistaa aktiivisen yhteistyön asianmukaisten sääntelyelinten välillä.”

20 Saman direktiivin 65 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Kumotaan [direktiivi 91/440], [rautatieyritysten toimiluvista 19.6.1995 annettu neuvoston direktiivi] 95/18/EY [(EYVL 1995, L 143, s. 70)] ja [direktiivi 2001/14], sellaisina kuin ne ovat muutettuina liitteessä IX olevassa A osassa mainituilla direktiiveillä, 17 päivästä kesäkuuta 2015, sanotun kuitenkin vaikuttamatta jäsenvaltioiden velvollisuuteen noudattaa liitteessä IX olevassa B osassa olevia määräaikoja, joiden kuluessa niiden on ollut saatettava siinä mainitut direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöä.

Viittauksia kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina tähän direktiiviin liitteessä X olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.”

21 Direktiivin 2012/34 liitteen IV sanamuoto on seuraava:

”Edellä 27 artiklassa tarkoitetun verkkoselostuksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

--

3) Jakso, jossa esitellään kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteet ja -perusteet. Tässä luvussa esitetään rautatieyritysten käyttöön annetun infrastruktuurikapasiteetin pääpiirteet --. Jaksossa on myös tarkennettava kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen liittyvät menettelyt ja määräajat. Siihen on sisällyttävä menettelyissä sovellettavat erityisperusteet, erityisesti:

- a) yksityiskohtaiset ohjeet, joiden mukaisesti hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta rataverkon haltijalta;
- b) hakijoita koskevat vaatimukset;

--

--”

Saksan oikeus

AEG

22 Saksan 27.12.1993 annetun yleisen rautatielain (Allgemeines Eisenbahngesetz), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasianaan (jäljempänä AEG), 14 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Rautatieinfrastruktuuriyritykset ovat velvollisia varmistamaan hallinnoimansa rautatieinfrastruktuurin syrjimättömän käytön ja tarjoamiensa palvelujen syrjimättömän suorittamisen 26 §:n 1 momentin 6 ja 7 kohdan ja 4 momentin 1 kohdan nojalla annettavassa asetuksessa määritetyssä laajuudessa. --”

23 AEG:n 14d §:ssä säädetään seuraavaa:

”Rautateiden infrastruktuurista vastaavat julkiset yritykset antavat sääntelyelimelle tiedon seuraavista seikoista:

--

6. suunniteltu verkkoselostuksen ja palvelupaikkojen käyttöehtojen, mukaan lukien hinnoitteluperiaatteet ja maksun suuruus, uudelleenlaadinta tai muuttaminen.

--”

24 Kyseisen lain 14e §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Sääntelyelin voi 14d §:n mukaisen ilmoituksen saatuaan vastustaa

--

4. neljän viikon määräajassa 14d §:n ensimmäisen virkkeen 6 kohdan mukaista suunniteltua uudelleenlaadintaa tai muuttamista,

mikäli tehtäväksi aiotut päätökset eivät vastaa rautatieinfrastruktuurin käyttöä koskevia rautatielainsäädännön säännöksiä.

--

(3) Mikäli sääntelyviranomainen käyttää vastustamisoikeuttaan,

--

2. verkkoselostuksen ja palvelupaikkojen käyttöehdot, mukaan lukien hinnoitteluperiaatteet ja maksun suuruus, eivät tule voimaan edellä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa.

--”

EIBV

25 Saksassa 3.6.2005 annetun rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevan asetuksen (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, (BGBl. 2005 I, s. 1566; jäljempänä EIBV) 3 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Rautatieinfrastruktuuriyrietykset ovat velvollisia sallimaan hoitamiensa palvelupaikkojen käytön ja tarjoamaan ilman syrjintää liitännäispalvelut ja liitteessä 1 olevassa 2 kohdassa kuvatut palvelut, jos ne kuuluvat niiden liiketoimintaan. Rautatieverkon haltijoiden on lisäksi annettava käyttöön hallinnoimansa rautatieverkot, niihin kuuluvat vaihde- ja turvajärjestelmät sekä reittikohtaiseen sähkön toimitukseen vaadittavat laitteet, jaettava junareitit tämän asetuksen mukaisesti ja tarjottava liitteessä 1 olevassa 1 kohdassa kuvatut palvelut.”

26 Asetuksen 4 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Rautatieverkon haltijan on vahvistettava liitteessä 1 olevassa 1 kohdassa nimettyjen palvelujen tarjoamiseen sovellettavat käyttöehdot (verkkoselostus) ja -- ilmoitettava niistä.

Rautatieverkon haltijan on toimitettava verkkoselostus infrastruktuurin käyttöön oikeutetuille näiden tekemästä pyynnöstä ja näiden kustannuksella.

(2) Verkkoselostuksen on sisällettävä ainakin liitteessä 2 ja muissa tämän asetuksen säännöksissä mainitut tiedot sekä junareittien käyttöä koskevat yleiset ehdot. Hinnasto ei kuulu verkkoselostukseen.

--”

27 Mainitun asetuksen 6 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”Infrastruktuurin käyttöön oikeutetut voivat milloin tahansa jättää rautatieverkon haltijalle reittien käyttöoikeuksien myöntämistä koskevat hakemuksensa, jollei tässä asetuksessa toisin säädetä. --”

28 Saman asetuksen liitteessä 1 säädetään seuraavaa:

”1. Rautatieverkon haltijan pakollisiin palveluihin kuuluvat

a) reittien käyttöoikeuden myöntämistä koskevien hakemusten käsittely

--”

29 EIBV:n liitteessä 2 säädetään seuraavaa:

”Edellä 4 §:ssä tarkoitetun verkkoselostuksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

--

3. Ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteet ja -perusteet

Tietoja on annettava infrastruktuurin käyttöön oikeutettujen käytettävissä olevan radan yleisistä kapasiteettiominaisuuksista sekä kaikista käyttörajoituksista, mukaan lukien odotettu huollon kapasiteettitarve. Tietoja on niin ikään annettava ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyä toteutuksesta ja määräajoista, etenkin

a) menettelystä, jonka mukaisesti infrastruktuurin käyttöön oikeutetut jättävät reittien käyttöoikeuksien myöntämistä koskevat hakemuksensa infrastruktuurin haltijalle

--”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

30 DB Netz, joka on Deutsche Bahn AG:n kokonaisuudessaan omistama tytäryhtiö, on rautateiden infrastruktuurista vastaava julkinen yritys, joka hallinnoi Saksan suurinta rataverkkoa.

31 Rataverkon haltijana DB Netzin on Saksan oikeuden ja erityisesti EIBV:n 4 §:n 1 ja 2 momentin ja liitteessä 2 olevan 3 kohdan kolmannen virkkeen a alakohdan, jolla direktiivin 2012/34 27 artikla on pantu täytäntöön, mukaan laadittava ja julkaistava verkkoselostus, joka sisältää tiedot infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämiseen sovellettavan menettelyn toteutuksesta ja määräajoista ja etenkin menettelystä, jonka mukaisesti infrastruktuurin käyttöön oikeutetut jättävät reittien käyttöoikeuksien myöntämistä koskevat hakemuksensa rataverkon haltijalle.

32 DB Netz osallistuu lisäksi asetuksen N:o 913/2010 2 artiklassa tarkoitettuun tavaraliikennekäytävien toimintaan Euroopan mittakaavassa, koska kuudessa tällaisessa käytävässä käytetään DB Netzin rataverkkoa. Tämän asetuksen säännösten mukaan DB Netzin tehtävänä on yhdessä kulloinkin kyseessä olevan tavaraliikennekäytävän muiden rataverkon haltijoiden kanssa perustaa kutakin tavaraliikennekäytävää varten hallintoneuvosto, joka osallistuu kyseisen tavaraliikennekäytävän hallinnointiin ja jolla on toimivalta nimetä ja perustaa kullekin tavaraliikennekäytävälle yhteinen palvelupiste, jonka ansiosta kyseisen keskitetyn palvelupisteen käyttäjien on mahdollista esittää yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa hakemukset ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä tavarajunia varten. Hallintoneuvosto vahvistaa menettelyt varmistaakseen, että kapasiteetin jako infrastruktuurin haltijoiden kesken koordinoidaan, ja julkaisee Corridor Information Document (CID) -nimisen asiakirjan, joka sisältää tiedot kyseisen tavaraliikennekäytävän käyttöedellytyksistä. Kaikkien niiden tavaraliikennekäytävien, joissa DB Netz on mukana, käytäntönä on, että keskitetylle palvelupisteelle esitettävien hakemusten jättämismenettelyssä käytetään Path Coordination System -nimistä sähköistä varausjärjestelmää (reittien koordinoitijärjestelmä) (jäljempänä PCS-varausjärjestelmä).

- 33 Niiden tavaraliikennekäytävien, joissa DB Netz oli mukana, hallintoneuvostot päättivät vuonna 2015, että kansainvälisten ennalta määrättyjen reittien ratakapasiteettia koskevat hakemukset voidaan esittää kunkin tavaraliikennekäytävän keskitetylle palvelupisteelle yksinomaan PCS-varausjärjestelmän kautta. Nämä säännöt julkaistiin CID:n 4 osassa.
- 34 DB Netz ilmoitti 31.8.2015 direktiivin 2012/34 55 artiklassa tarkoitettuna kansallisena sääntelyelimenä toimivalle Bundesnetzagenturille suunnitelmastaan muuttaa vuoden 2016 verkkoselostustaan. Muutos koski erityisesti menettelyä, jonka mukaisesti kansainvälisten ennalta määrättyjen reittien ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevat hakemukset esitetään asetuksen N:o 913/2010 mukaisesti keskitetylle palvelupisteelle. Suunnitellun muutoksen tarkoituksena oli sallia yksinomaan PCS-varausjärjestelmän käyttö ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämisessä, ja muutoksella poistettaisiin hakulomakkeen käyttömahdollisuus siinä tapauksessa, että sähköisessä varausjärjestelmässä ilmenisi tekninen vika. Muutosta perusteltiin etenkin sillä, että tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostojen hyväksymissä ja julkaisemissa hakemusten jättämistä koskevissa säännöissä ei ollut määrätty käytettäväksi tällaista lomaketta.
- 35 Bundesnetzagentur vastusti 22.9.2015 AEG:n 14e §:n 1 momentin nojalla tekemällään päätöksellä DB Netzin esittämää vuoden 2016 verkkoselostuksen muuttamissuunnitelmaa ja hylkäsi 8.3.2016 tekemällään päätöksellä kyseisen rataverkon haltijan tekemän oikaisuvaatimuksen. Se perusteli hylkäämistä sillä, että ehdotettu muutos, jolla poistettaisiin mahdollisuus vaihtoehdon käyttämiseen sellaisessa tilanteessa, jossa PCS-varausjärjestelmässä ilmenisi tekninen vika, oli vastoin DB Netzillä AEG:n 14 §:n 1 momentin ensimmäisen virkkeen sekä EIBV:n 3 §:n 1 momentin ja liitteessä 1 olevan 1 kohdan mukaan olevaa velvollisuutta taata hallinnoimansa rautatieinfrastruktuurin syrjimätön käyttö ja tarjoamiensa pakollisten palvelujen, joihin kuuluu reittien käyttöoikeuden myöntämistä koskevien hakemusten käsittely, suorittaminen ilman syrjintää.
- 36 DB Netz nosti 15.3.2016 Verwaltungsgericht Kölnissä (Kölnin hallintotuomioistuin, Saksa) kanteen, jossa se vaati Bundesnetzagenturin tekemän hylkäävän päätöksen kumoamista. Verwaltungsgericht Köln hylkäsi kanteen 20.4.2018 antamallaan tuomiolla, jossa se hyväksyi olennaisilta osin Bundesnetzagenturin esittämät perustelut.
- 37 DB Netz valitti tästä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen, joka pohtii sitä, oliko Bundesnetzagenturin DB Netzin suunnitteleman vuoden 2016 verkkoselostuksen muuttamisen vastustaminen perusteltua.
- 38 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että Bundesnetzagenturilla oli riittävät syyt olettaa, että menettely, jonka mukaisesti ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevat hakemukset esitetään asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle keskitetylle palvelupisteelle ja josta annetaan säännöt vuoden 2016 verkkoselostuksen 4.2.5.1 kohdassa, oli mahdollisesti syrjivä, koska hakijoiden käytettävissä ei ollut vaihtoehtoa siinä tapauksessa, että PCS-varausjärjestelmässä ilmenee tekninen vika.
- 39 Se pohtii kuitenkin ensinnäkin sitä, voiko DB Netz säännellä tätä menettelyä EIBV:n 4 §:n 1 ja 2 momentin ja sen liitteessä 2 olevan 3 kohdan kolmannen virkkeen a alakohdan mukaisesti verkkoselostuksessaan ja voiko se kuulua kokonaan Bundesnetzagenturin valvonnan piiriin, vai onko asianomaisella tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostolla yksinomainen toimivalta asiassa. Koska EIBV:n 4 §:n 1 ja 2 momentilla, luettuna yhdessä sen liitteessä 2 olevan 3 kohdan kolmannen virkkeen a alakohdan kanssa, on tarkoitus panna täytäntöön direktiivin 2012/34 27 artiklan 1 ja 2 kohdan säännökset luettuna yhdessä sen liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, ratkaisevaa on se, kuuluuko pääasiassa kyseessä oleva ratakapasiteetin käyttöoikeuksien hakemusten jättämismenettely tämän direktiivin edellä mainittujen säännösten soveltamisalaan.

- 40 Toiseksi siinä tapauksessa, että myös DB Netzin asiana olisi todellakin säädellä tätä menettelyä verkkoselostuksessaan, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, onko kansallisen sääntelyelimen noudatettava direktiivin 2012/34 27 artiklassa tarkoitettun tällaisen asiakirjan tarkistamisen yhteydessä asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan säännöksiä, joissa säädetään kansallisten sääntelyelinten välillä tehtävästä yhteistyöstä, ja jos on, onko tämä yhteistyövelvoite esteenä kansallisen sääntelyelimen yksipuoliselle toiminnalle vai vaaditaanko siinä, että kansallinen sääntelyelin on ainakin velvollinen pyrkimään yhteensovitettuun lähestymistapaan. Siinä tapauksessa, ettei kyseistä 20 artiklaa voida soveltaa, kyseinen tuomioistuin pohtii, johtuuko vastaava yhteistyövelvoite direktiivin 2012/34 ja erityisesti sen 57 artiklan säännöksistä. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo tältä osin, että jos yhteensovittamista ei ole tällä alalla, kansallisten sääntelyelinten ristiriitaiset vaatimukset voisivat vaikeuttaa asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun tavoitteen – eli mahdollisuuden esittää ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevat hakemukset yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa – toteutumista tai jopa tehdä sen mahdottomaksi.
- 41 Kolmanneksi siinä tapauksessa, että tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostolla on oikeus itse vahvistaa menettely, jonka mukaisesti ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevat hakemukset jätetään keskitetylle palvelupisteelle, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin epäilee sitä, voiko Bundesnetzagentur tarkistaa DB Netzin vuoden 2016 verkkoselostuksen muutoin kuin siltä osin, onko se sisällöllisesti kyseisen hallintoneuvoston hyväksymien sääntöjen mukainen.
- 42 Neljänneksi siinä tapauksessa, että kansalliset sääntelyelimet olisivat toimivaltaisia suorittamaan tällaisen tarkistuksen, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo tarpeelliseksi selventää johtokunnan asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohdan nojalla ratakapasiteetin jakamisesta tavaraliikennekäytävällä vahvistamien puitteiden merkitystä. Se pohtii, millä tavalla se, että kyseessä olevien tavaraliikennekäytävien johtokunnat ovat nyt käsiteltävässä asiassa määränneet niiden puitteiden 8 artiklan 2 kohdassa, että asianomaisen tavaraliikennekäytävän kapasiteetit on julkistettava ja jaettava käyttämällä sellaista kansainvälistä hakemusjärjestelmää, joka on sovitettava yhteen muiden tavaraliikennekäytävien kanssa, eli PCS-varausjärjestelmää, sopii yhteen Bundesnetzagenturin yksipuolisen toiminnan kanssa, jossa pyritään asettamaan DB Netzille vaatimuksia ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevan hakemusjärjestelmän järjestämisen osalta ilman, että näitä vaatimuksia olisi sovitettu yhteen muiden tavaraliikennekäytäviin osallistuvien valtioiden kuin Saksan liittotasavallan sääntelyelinten kanssa. Ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella on tältä osin epäilyksiä asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen, ratakapasiteetin jakamisesta tavaraliikennekäytävällä annettujen puitteiden oikeudellista luonteesta ja sitovasta vaikutuksesta, ja se pohtii, kuuluuko näiden puitteiden tulkinta kansallisille tuomioistuimille vai unionin tuomioistuimille.
- 43 Tässä tilanteessa Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Nordrhein-Westfalenin osavaltion ylempi hallintotuomioistuin, Saksa) on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- 1) Onko asetusta N:o 913/2010 tulkittava erityisesti kyseisen asetuksen 13 artiklan 1 kohdan, 14 artiklan 9 kohdan ja 18 artiklan c alakohdan nojalla tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostolle annettujen tehtävien kannalta siten, että hallintoneuvostolla itsellään on oikeus vahvistaa tavaraliikennekäytävän osalta menettely, jonka mukaisesti ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevat hakemukset jätetään mainitun asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa mainituille keskitetyille palvelupisteille, ja määrätä tässä yhteydessä mahdollisesti – kuten nyt esillä olevassa asiassa – sähköisen varausjärjestelmän yksinomaisesta käyttämisestä, vai kuuluuko kyseinen menettely direktiivin [2012/34] 27 artiklan 1 ja 2 kohdan, luettuina yhdessä direktiivin [2012/34] liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, yleisten säännösten soveltamisalaan siten, että menettelyä voivat säännellä yksinomaan tavaraliikennekäytävään osallistuvat rataverkon haltijat verkkoselostuksessaan?

- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen on vastattava siten, että [kyseisessä ensimmäisessä kysymyksessä] mainittua menettelyä koskevat säännöt voivat perustua yksinomaan tavaraliikennekäytävään osallistuvien rataverkon haltijoiden verkkoselostukseen, sovelletaanko siihen, että kansallinen sääntelyelin tutkii verkkoselostuksen tältä osin, asetuksen N:o 913/2010 20 artiklaa vai yksinomaan direktiivin [2012/34] säännöksiä ja niiden täytäntöönpanemiseksi annettuja kansallisia säännöksiä?
- a) Jos tutkintaan sovelletaan asetuksen N:o 913/2010 20 artiklaa, onko kyseisen artiklan säännösten kanssa yhteensopivaa, että kansallinen sääntelyelin riitauttaa [ensimmäisessä kysymyksessä] mainitun kaltaisessa verkkoselostuksessa olevat säännöt toimimatta tässä yhteydessä yhdessä ja tämän kysymyksen osalta yhtenäisesti muiden tavaraliikennekäytävään osallistuvien [jäsen]valtioiden sääntelyelinten kanssa tai ainakaan kuulematta näitä ensin yhtenäisen lähestymistavan omaksumiseksi?
- b) Siltä osin kuin tutkintaan sovelletaan direktiivin [2012/34] säännöksiä ja niiden täytäntöönpanemiseksi annettuja kansallisia säännöksiä, onko näiden säännösten ja erityisesti kyseisen direktiivin 57 artiklan 1 kohdan [ensimmäisen alakohdan] toisessa virkkeessä säädetyn yleisen yhteensovittamisvelvollisuuden kanssa yhteensopivaa, että kansallinen sääntelyelin riitauttaa tällaiset säännöt toimimatta tässä yhteydessä yhdessä ja tämän kysymyksen osalta yhtenäisesti muiden tavaraliikennekäytävään osallistuvien [jäsen]valtioiden sääntelyelinten kanssa tai ainakaan kuulematta näitä ensin yhtenäisen lähestymistavan omaksumiseksi?
- 3) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan siten, että tavaraliikennekäytävän hallintoneuvostolla on itsellään oikeus vahvistaa [kyseisessä ensimmäisessä kysymyksessä] mainittu menettely, onko kansallisella sääntelyelimellä asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan nojalla tai direktiivin 2012/34 säännösten ja niiden täytäntöönpanemiseksi annettujen säännösten nojalla toimivalta tutkia rataverkon haltijan verkkoselostus muutoinkin kuin pelkästään siltä osin, onko se sisällöllisesti hallintoneuvoston vahvistaman menettelyn mukainen, ja mahdollisesti riitauttaa se, jos rataverkon haltijan verkkoselostus sisältää kyseistä menettelyä koskevia sääntöjä? Jos tähän vastataan myöntävästi, miten [toisessa kysymyksessä] esitettyihin kysymyksiin on vastattava sääntelyelimen kyseisen toimivallan valossa?
- 4) Siltä osin kuin kansallisilla sääntelyelimillä on edellä esitettyjen kysymysten perusteella toimivalta tutkia [ensimmäisessä kysymyksessä] mainittu menettely, onko asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että hallintoneuvoston kyseisen säännöksen nojalla määrittelemien puitteiden osalta on kyse kansallisista sääntelyelimiä ja kansallisia tuomioistuimia sitovasta unionin oikeudesta, jota sovelletaan ensisijaisesti kansalliseen oikeuteen nähden ja jota unionin tuomioistuin tulkitsee viime kädessä sitovasti?
- 5) Jos neljänteen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko kaikkien tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostojen kulloistenkin puitteiden 8 artiklan 2 kohdan nojalla ja asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti vahvistama sääntö, jonka mukaan käytäväkapasiteetti on julkistettava ja jaettava käyttämällä kansainvälistä hakemusjärjestelmää, joka on sovitettava mahdollisimman hyvin yhteen muiden tavaraliikennekäytävien kanssa, esteenä sellaiselle kansallisen sääntelyviranomaisen päätökselle, jonka mukaan erään tavaraliikennekäytävään osallistuvan rataverkon haltijan verkkoselostukseen sovelletaan sellaisia kyseistä hakemusjärjestelmää koskevia vaatimuksia, joita ei ole sovitettu yhteen muiden tavaraliikennekäytäviin osallistuvien [jäsen]valtioiden kansallisten sääntelyelinten kanssa?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

- 44 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, onko asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohtaa, 14 artiklan 9 kohtaa ja 18 artiklan c alakohtaa sekä direktiivin 2012/34 27 artiklan 1 ja 2 kohtaa, luettuina yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, tulkittava siten, että viranomainen, joka on toimivaltainen antamaan ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelyyn sovellettavat säännöt ja tässä yhteydessä päättämään, että hakemusten jättämisessä asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle keskitetylle palvelupisteelle on käytettävä yksinomaan tiettyä sähköistä varausjärjestelmää, on asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti perustettu hallintoneuvosto, vai onko tältä osin toimivaltainen edellä mainitun direktiivin 3 artiklan 2 alakohdassa määritelty rataverkon haltija.
- 45 Koska tämä kysymys koskee asetuksen N:o 913/2010 ja direktiivin 2012/34 säännösten tulkintaa, aluksi on korostettava, että kyseisen asetuksen johdanto-osan seitsemännestä perustelukappaleesta ilmenee, että asetusta on sovellettava, jollei siinä toisin säädetä, niin, ettei se vaikuta direktiiveissä 91/440 ja 2001/14 tarkoitettujen infrastruktuurin haltijoiden oikeuksiin ja velvoitteisiin. Koska nämä kaksi direktiiviä on kumottu direktiivillä 2012/34 ja kun sen 65 artiklan mukaan viittauksia edellä mainittuihin kumottuihin direktiiveihin pidetään viittauksina direktiiviin 2012/34, asetuksen N:o 913/2010 säännöksiä on luettava viimeksi mainitun direktiivin valossa, jollei niissä toisin säädetä.
- 46 Ensimmäiseen kysymykseen vastaamiseksi on näin ollen tutkittava, mikä rooli asetuksessa N:o 913/2010 annetaan tavaraliikennekäytävien hallintoneuvostolle, kun otetaan huomioon rataverkon haltijoille uskottuja tehtäviä koskevat direktiivin 2012/34 säännökset.
- 47 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee tältä osin, että unionin oikeuden säännösten tai määräysten tulkinnassa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto, myös asiayhteys ja sillä lainsäädännöllä tavoitellut tavoitteet, joiden osia säännökset tai määräykset ovat (ks. vastaavasti tuomio 27.1.2021, De Ruiter, C-361/19, EU:C:2021:71, 39 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 48 Ensinnäkin asetuksen N:o 913/2010 ja direktiivin 2012/34 merkityksellisten säännösten sanamuodosta on todettava ensimmäiseksi, että kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdasta ilmenee, että asianomaiset infrastruktuurin haltijat perustavat kutakin tavaraliikennekäytävää varten tällaisten infrastruktuurin haltijoiden edustajista muodostuvan hallintoneuvoston, joka vastaa muun muassa edellä mainitun asetuksen 8 artiklan 9 kohdassa, 12 artiklassa, 13 artiklan 1 kohdassa, 14 artiklan 2, 6 ja 9 kohdassa, 16 artiklan 1 kohdassa sekä 18 artiklassa nimenomaisesti säädettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta.
- 49 Ensinnäkin asetuksen N:o 913/2010 8 artiklan 9 kohdan ja 12 artiklan mukaan hallintoneuvosto yhtäältä koordinoi kansallisten ja Euroopan tason suunnitelmien mukaisesti yhteentoimivien tietotekniikan sovellusten tai vaihtoehtoisten ratkaisujen käyttöä, joita tulevaisuudessa saattaa olla saatavilla kansainvälisiä junareittejä koskevien pyyntöjen ja tavaraliikennekäytävällä harjoitettavan kansainvälisen liikenteen käsittelyyn, ja toisaalta se koordinoi aikataulusuunnitelmansa, jotka koskevat kaikkia sellaisia infrastruktuuriin ja sen laitteistoon tehtäviä töitä, jotka rajoittaisivat tavaraliikennekäytävän käytettävissä olevaa kapasiteettia, ja varmistaa, että ne julkaistaan.
- 50 Asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohdan mukaan hallintoneuvosto nimeää tai perustaa keskitetyn palvelupisteen, joka on yhteinen elin, jonka avulla hakijat voivat yhdessä paikassa ja yhdellä kertaa pyytää ja saada vastauksia, jotka koskevat ratakapasiteettia vähintään yhden rajan tavaraliikennekäytävällä ylittävälle tavarajunille. Tältä osin kyseisen asetuksen 14 artiklan 2, 6 ja 9 kohdan sekä 16 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaan hallintoneuvosto arvioi tavaraliikennekäytävällä liikennöiville tavarajunille jaettavan kapasiteetin tarpeen, edistää kapasiteetin jakamiseen tavaraliikennekäytävällä sovellettavien ensisijaisuussääntöjen koordinoimista, ottaa käyttöön

menettelyt varmistaakseen, että kapasiteetin jako infrastruktuurin haltijoiden kesken koordinoidaan mahdollisimman tehokkaasti sekä 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hakemusten että asianomaisten infrastruktuurin haltijoiden vastaanottamien hakemusten osalta, ja lisäksi ottaa käyttöön tällaisten tavaraliikennekäytävien liikenteen ohjauksen koordinoitua koskevat menettelyt.

- 51 Lopuksi asetuksen N:o 913/2010 18 artiklasta ilmenee, että hallintoneuvosto laatii ja julkaisee jatkuvasti päivitettävän asiakirjan, jossa ovat lähinnä tavaraliikennekäytävän käyttöedellytykset, mukaan lukien – kuten tämän artiklan a ja c alakohdasta ilmenee – kaikki direktiivin 2012/34 27 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen laadittujen kansallisten verkkoselostusten sisältämät tiedot tavaraliikennekäytävästä ja tiedot tämän asetuksen 13–17 artiklassa tarkoitetuista menettelyistä.
- 52 Tämän tuomion 48–51 kohdassa mainittujen asetuksen N:o 913/2010 säännösten sanamuodosta seuraa näin ollen yhtäältä, että unionin lainsäätäjä on halunnut yksilöidä nimenomaisesti toimenpiteet, joiden toteuttaminen on hallintoneuvoston vastuulla, ja toisaalta, että hallintoneuvostolla on lähinnä koordinoitavien, joka koskee muun muassa infrastruktuurikapasiteetteja, tältä osin käytettävissä olevia tietoja sekä infrastruktuurikapasiteetteja koskevien hakemusten tiettyjä Aspekteja.
- 53 Näistä säännöksistä ei kuitenkaan ilmene, että hallintoneuvoston rooli voisi ulottua niin pitkälle, että se saisi vahvistaa menettelyn, jonka mukaisesti hakemukset ratakapasiteetin käyttöoikeuden varaamisesta jätetään keskitetylle palvelupisteelle.
- 54 Toiseksi rataverkon haltijalle direktiivissä 2012/34 annetuista tehtävistä on todettava yhtäältä, että kyseisen direktiivin 27 artiklan 1 kohdasta seuraa, että kunkin rataverkon haltijan on laadittava ja julkaistava kansallinen verkkoselostus, ja toisaalta kyseisen artiklan 2 kohdan, luettuna yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, sanamuodon mukaan tällainen asiakirja sisältää menettelyt, joiden mukaisesti hakijat voivat hakea kapasiteetin käyttöoikeutta rataverkon haltijalta.
- 55 Näiden direktiivin 2012/34 säännösten sanamuodosta ilmenee näin ollen, että ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten – kuten niiden hakemusten, jotka esitetään asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle keskitetylle palvelupisteelle, joka on perustettu vähintään yhden rajan tavaraliikennekäytävällä ylittäviä tavarajunia varten – jättämismenettelyyn sovellettavien sääntöjen antaminen kuuluu rataverkon haltijan toimivaltaan.
- 56 Toiseksi asetuksen N:o 913/2010 ja direktiivin 2012/34 merkityksellisten säännösten asiayhteyden tarkastelu vahvistaa tämän tuomion 52 ja 55 kohdassa tehdyt päätelmät.
- 57 Ensinnäkin, kuten kyseisen asetuksen johdanto-osan 26 perustelukappaleessa todetaan, vaatimuksella, jonka mukaan hallintoneuvosto laatii, päivittää säännöllisesti ja julkaisee saman asetuksen 18 artiklassa tarkoitettua asiakirjan, pyritään helpottamaan muun muassa kansallisiin verkkoselostuksiin sisältyviin tietoihin, jotka koskevat kaikkien pääasiallisten infrastruktuurien käyttöä tavaraliikennekäytävällä, tutustumista ja varmistamaan syrjimätön pääsy tavaraliikennekäytävään.
- 58 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 71 kohdassa, tästä seuraa, että kyseinen asiakirja on luonteeltaan informatiivinen.
- 59 Toiseksi direktiivin 2012/34 56 artiklan 2 kohdassa annetaan kyseisen direktiivin 55 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetulle sääntelyelimelle, joka on itsenäinen ja riippumaton viranomaisena, toimivalta tarkistaa erityisesti, onko kyseisen direktiivin 3 artiklan 26 alakohdassa määritellyssä verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä rataverkon haltijalle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoihin kohdistuvaan syrjintään. Tällaisesta syrjintäkiellon periaatteen noudattamisen valvonnasta verkkoselostuksen yhteydessä seuraa näin ollen, että juuri rataverkon

haltijan, jonka on laadittava ja julkaistava tämä asiakirja, tehtävänä on vahvistaa menettely, jota sovelletaan hakijoiden esittämien ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämiseen, eikä tämä tehtävä siis kuulu hallintoneuvostolle.

- 60 Tässä yhteydessä on tärkeää palauttaa mieleen, että unionin tuomioistuin on jo todennut direktiivin 2012/34 27 artiklan 1 ja 2 kohdan ja sen liitteen IV yhteydessä, että tämän direktiivin mukaan rautatieyrityksen on jätettävä kaikki ratakapasiteettipyynnöt rataverkon haltijalle rataverkon haltijan laatiman verkkoselostuksen mukaisesti ja pyynnön on vastattava tässä asiakirjassa olevia periaatteita ja perusteita (ks. vastaavasti tuomio 28.2.2019, SJ, C-388/17, EU:C:2019:161, 38 kohta).
- 61 Kolmanneksi asetuksen N:o 913/2010 tavoitteesta, luettuna direktiivin 2012/34 valossa, on todettava, että kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdasta ilmenee, että asetuksessa vahvistetaan säännöt kilpailukykyisen tavaraliikenteen kansainvälisten rautatiekäytävien perustamiselle ja organisoinnille kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisen rautatieverkon kehittämiseksi ja vahvistetaan tavaraliikennekäytävien valintaa, organisointia ja hallinnointia koskevat säännöt.
- 62 Kuten asetuksen N:o 913/2010 johdanto-osan neljännessä perustelukappaleessa on todettu, asetuksessa otetaan tämän osalta verkon käytön optimoimiseksi ja sen käyttövarmuuden takaamiseksi käyttöön lisämenettelyjä, joilla lujitetaan yhteistyötä kansainvälisten tavarajunareittien jaossa infrastruktuurin haltijoiden välillä.
- 63 Siitä, että tällainen rataverkon haltijoiden välinen yhteistyö tavaraliikennekäytävän yhteydessä voidaan taata ainoastaan hallintoneuvostossa, jonka tehtävänä on erityisesti vahvistaa säännöt kutakin tavaraliikennekäytävää varten perustettavaa keskitettyä palvelupistettä varten, ei kuitenkaan seuraa, että hallintoneuvosto olisi toimivaltainen vahvistamaan erityisesti ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelyn. Tällainen toimivalta saattaisi nimittäin olla haitallinen direktiivissä 2012/34 säädettyjen rataverkon haltijoiden tehtävien kannalta, mikä olisi vastoin asetuksen N:o 913/2010 johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa ilmaistua unionin lainsäätäjän tahtoa kunnioittaa – jollei muuta säädetä – tässä direktiivissä rataverkon haltijoille myönnettyjä oikeuksia ja asetettuja velvoitteita.
- 64 Tältä osin on hylättävä DB Netzin väite, jonka mukaan tämä yhteistyötavoite voisi vaarantua, jos rataverkon haltijat olisivat toimivaltaisia sääntelemään verkkoselostuksissaan menettelyä, jonka mukaisesti ratakapasiteetin käyttöoikeuksia koskevat hakemukset jätetään, sillä tällaisessa toimivallassa olisi vaarana, että kansallisista verkkoselostuksista seuraavat säännöt olisivat keskenään epä johdonmukaisia.
- 65 Näin on siksi, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 69 kohdassa, että verkkoselostuksessa säännelty menettely, joka sisältää muun muassa menettelyn, jonka mukaisesti rataverkon käyttöoikeutta koskevat hakemukset jätetään keskitetylle palvelupisteelle, ilmentää nimenomaan rataverkon haltijoiden välistä yhteistyötä, josta on säädetty direktiivin 2012/34 40 artiklan 1 kohdassa. Lisäksi on todettava, että rataverkon haltijoiden yhteistyötä koskevan tavoitteen saavuttamisen takaamiseksi hallintoneuvoston roolia koskevia asetuksen N:o 913/2010 säännöksiä, joita on käsitelty tämän tuomion 48–51 kohdassa, näyttää olevan välttämätöntä tulkita siten, että hallintoneuvoston tehtävänä on varmistaa, että kansallisiin verkkoselostuksiin ei sisälly ristiriitaisia sääntöjä.
- 66 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohtaa, 14 artiklan 9 kohtaa ja 18 artiklan c alakohtaa sekä direktiivin 2012/34 27 artiklan 1 ja 2 kohtaa, luettuina yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, on tulkittava siten, että direktiivin 3 artiklan 2 alakohdassa määritelty rataverkon haltija on se viranomainen, joka on toimivaltainen antamaan kansallisen verkkoselostuksen yhteydessä

ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelyyn sovellettavat säännöt ja tässä yhteydessä päättämään, että hakemusten jättämisessä asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle keskitetylle palvelupisteelle on käytettävä yksinomaan tiettyä sähköistä varausjärjestelmää.

Toinen kysymys

- 67 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään, säännelläänkö kansallisen sääntelyelimen suorittamaa tarkistusta, joka koskee keskitetylle palvelupisteelle esitettävien ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelystä verkkoselostuksessa annettuja sääntöjä, asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan säännöksissä vai direktiivin 2012/34 säännöksissä ja erityisesti tämän direktiivin 57 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ja onko näitä säännöksiä tulkittava siten, että jäsenvaltion sääntelyelin voi vastustaa näitä sääntöjä toimimatta yhteistyössä muiden tavaraliikennekäytävään osallistuvien jäsenvaltioiden sääntelyelinten kanssa tai ainakaan kuulematta näitä ensin yhtenäisen lähestymistavan omaksumiseksi.
- 68 Asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan 1 ja 3 kohdan sanamuodosta ilmenee lähinnä, että sääntelyelimet toimivat yhteistyössä ja kuulevat toisiaan seuratessaan kilpailua tavaraliikennekäytävällä ja taatakseen etenkin syrjimättömän pääsyn tavaraliikennekäytävälle.
- 69 Direktiivin 2012/34 56 artiklan 2 kohdassa säädetään lisäksi sääntelyelimen omasta aloitteestaan suorittamasta verkkoselostuksen valvonnasta, jolla pyritään ehkäisemään syrjintä hakijoita kohtaan, ja siinä täsmennetään, että sääntelyelimen ”on erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita”. Tämän valvontavallan osalta – kuten kaikkien sääntelyelimille annettujen toimivaltojen, joihin sisältyy päätösvalta, osalta – kyseisen direktiivin 57 artiklan 1 kohdan ensimmäisestä alakohdasta käy ilmi, että sääntelyelinten on tehtävä yhteistyötä päätöksentekonsa sovittamiseksi yhteen koko unionissa.
- 70 Tästä seuraa, että sääntelyelimen syrjivän kohtelun ehkäisemiseksi suorittama verkkoselostuksen valvonta voi yhtäältä kuulua sekä asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan säännösten että direktiivin 2012/34 56 artiklan 2 kohdan säännösten soveltamisalaan. Toisaalta sekä asetuksen N:o 913/2010 20 artiklassa että direktiivin 2012/34 57 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa määrätään sääntelyelinten välisestä yhteistyöstä tällaisessa tapauksessa. Kuitenkin pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tapauksessa, jossa tämä valvonta koskee erityisesti tavaraliikennekäytävän ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelystä annettuja sääntöjä, sääntelyelinten on noudatettava asetuksen N:o 913/2010 20 artiklassa nimenomaisesti säädettyjä yhteistyövelvoitteita.
- 71 Yhtäältä siitä, edellytetäänkö – ja millä ehdoin – kyseisessä 20 artiklassa, että jäsenvaltion sääntelyelimen on tarkistettava yksin tai yhteistyössä muiden tavaraliikennekäytävän piiriin kuuluvien jäsenvaltioiden valvontaelinten kanssa rataverkon haltijan verkkoselostus, on todettava, että ensinnäkin kyseisen 20 artiklan 1 kohdan ensimmäisestä virkkeestä seuraa, että sääntelyelinten on tehtävä yhteistyötä seuratessaan kilpailua tavaraliikennekäytävässä. Saman asetuksen 20 artiklan 3 kohdan mukaan jäsenvaltion sääntelyelimen on siinä tapauksessa, että sille on tehty valitus rautateiden tavaraliikenteen kansainvälisistä palveluista tai että se suorittaa oma-aloitteisen tutkimuksen, on kuultava kaikkien muiden sellaisten jäsenvaltioiden sääntelyelimiä, joiden kautta kyseisen tavarajunan kansainvälinen reitti kulkee, ja pyydettävä niiltä kaikki tarvittavat tiedot ennen päätöksensä tekemistä.
- 72 Asetuksen N:o 913/2010 johdanto-osan 25 perustelukappaleen sanamuodon, joka vastaa tämän asetuksen 20 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä säädettyä, mukaan kansainvälisen rautatieliikenteen palvelujen syrjimättömän saatavuuden takaamiseksi on tarpeen varmistaa tehokas koordinaatio sääntelyelinten välillä tavaraliikennekäytävän eri verkko-osuuksien osalta.

- 73 Asetuksen N:o 913/2010 20 artiklasta, luettuna tämän asetuksen johdanto-osan 25 perustelukappaleen valossa, seuraa näin ollen jäsenvaltioiden sääntelyelinten välinen yhteistyövelvollisuus, joka velvoittaa ne omaksumaan mahdollisuuksien mukaan yhtenäisen lähestymistavan silloin, kun ne tekevät valvontavaltansa rajoissa päätöksen, jolla pyritään takaamaan syrjimätön pääsy rautateiden tavaraliikennekäytäviin.
- 74 Toisaalta on korostettava, että tämä yhteistyövelvollisuus vaikuttaa myös osaltaan siihen, että taataan tämän asetuksen tavoite rataverkon haltijoiden välisen yhteistyön lujittamisesta muun muassa sellaisten hallintoneuvostojen, joiden tehtävänä on nimetä tai perustaa keskitetty palvelupiste, perustamisen avulla. Yhteistyön puuttuminen sääntelyelinten, joiden tehtävänä on erityisesti taata syrjimätön pääsy tavaraliikennekäytäviin, välillä voisi nimittäin mahdollistaa sen, että saman tavaraliikennekäytävän rautateiden tavaraliikenteen palveluista ilmaantuu erilaisia valintaa ja organisointia koskevia sääntöjä, jotka ovat mahdollisesti ristiriitaisia, mistä saattaisi seurata, että keskitetyn palvelupisteen avulla käyttöön otettu koordinoitijärjestelmä kyseenalaistetaan.
- 75 Näin ollen käsiteltävässä asiassa Bundesnetzagentur ei voi tehdä pääasiassa kyseessä olevan kaltaista päätöstä noudattamatta asetuksen N:o 913/2010 20 artiklasta johtuvia yhteistyövelvoitteita ja erityisesti kuulematta ensin muita asianomaisia sääntelyelimiä.
- 76 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 85 kohdassa, mistään asetuksen N:o 913/2010 säännöksestä ei silti ilmene, että sääntelyelinten välinen yhteistyövelvoite sisältäisi sen, että jäsenvaltion sääntelyelimen olisi saatava muiden asianomaisten jäsenvaltioiden sääntelyelinten suostumus ennen päätöksen tekemistä tai että näiden muiden sääntelyelinten tekemät päätökset sitoisivat sitä.
- 77 Edellä esitetystä seuraa, että toiseen kysymykseen on vastattava, että kansallisen sääntelyelimen suorittamaa tarkistusta, joka koskee keskitetylle palvelupisteelle esitettävien ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelystä verkkoselostuksessa annettuja sääntöjä, säännellään asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan säännöksissä ja näitä sääntöksiä on tulkittava siten, että jäsenvaltion sääntelyelin ei voi vastustaa näitä sääntöjä noudattamatta tästä 20 artiklasta johtuvia yhteistyövelvoitteita ja erityisesti kuulematta muita tavaraliikennekäytävään osallistuvien jäsenvaltioiden sääntelyelimiä, jotta mahdollisuuksien mukaan omaksuttaisiin yhtenäinen lähestymistapa.

Kolmas kysymys

- 78 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus, kolmatta kysymystä ei ole tarpeen tutkia.

Neljäs kysymys

- 79 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee neljännellä kysymyksellään, onko asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että johtokunnan tämän säännöksen nojalla vahvistamat puitteet ratakapasiteetin käyttöoikeuden jakamisesta tavaraliikennekäytävällä ovat unionin oikeuden toimi.
- 80 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii tässä yhteydessä erityisesti sitä, ovatko nämä puitteet esteenä sille, että kansallinen sääntelyelin voi tehdä päätöksen, jossa määrätään järjestelmästä, jonka mukaisesti ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevat hakemukset jätetään keskitetylle palvelupisteelle, ilman, että sitä olisi sovittu yhteen kyseisen tavaraliikennekäytävän muiden kansallisten sääntelyelinten kanssa.

- 81 On korostettava, että asetuksen N:o 913/2010 8 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaan asianomaiset jäsenvaltiot, eli ne, joiden alueen kautta tavaraliikennekäytävä kulkee, perustavat kutakin tavaraliikennekäytävää varten johtokunnan, joka vastaa tavaraliikennekäytävän yleisten tavoitteiden määrittelystä, valvonnasta sekä erityisesti asetuksen 14 artiklan 1 kohdassa nimenomaisesti säädettyjen toimenpiteiden toteuttamisesta. Johtokunta muodostuu asianomaisten jäsenvaltioiden viranomaisten edustajista, ja se tekee edellä mainitun 8 artiklan 4 kohdan mukaan päätöksensä näiden edustajien yhteisymmärryksen pohjalta.
- 82 Lisäksi edellä mainitun 14 artiklan 1 kohdan sanamuodosta ilmenee, että johtokunnan on määritettävä puitteet infrastruktuurikapasiteetin jakamiselle tavaraliikennekäytävällä noudattaen direktiivin 2001/14 14 artiklan 1 kohtaa, joka vastaa sen perusteella, mitä tämän tuomion 45 kohdassa on todettu, direktiivin 2012/34 39 artiklan 1 kohtaa.
- 83 Viimeksi mainitun säännöksen sanamuodon mukaan jäsenvaltioiden on mahdollista vahvistaa puitteet ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiselle, jollei kyseisen direktiivin 4 artiklassa säädetystä hallinnon riippumattomuutta koskevasta veloitteesta muuta johdu.
- 84 Näistä säännöksistä seuraa siten, että vaikka johtokunnan perustamisesta on säädetty unionin oikeudessa asetuksen N:o 913/2010 8 artiklan 1 kohdan nojalla, tällaisen johtokunnan perustavat jäsenvaltiot, eikä se siis ole unionin toimielin, elin tai laitos.
- 85 Se, että johtokunta hyväksyy asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut puitteet infrastruktuurikapasiteetin jakamiselle tavaraliikennekäytävällä, merkitsee ainoastaan sitä, että näiden puitteiden hyväksyntä tapahtuu rataverkon haltijoiden ja siis asianomaisten jäsenvaltioiden suorittaman sellaisen yhteisen toiminnan kautta, jonka tarkoituksena on panna unionin oikeus, sellaisena kuin siitä säädetään asetuksessa N:o 913/2010 ja direktiivissä 2012/34, täytäntöön.
- 86 Näin ollen tällaiset puitteet eivät ole unionin oikeuden toimi, eikä niillä siis ole unionin oikeuden erityispiirteitä.
- 87 Tästä seuraa, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 96 kohdassa, että johtokunnan käyttöön ottamat asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut puitteet ratakapasiteetin jakamiselle tavaraliikennekäytävällä eivät ole esteenä kyseisen kansallisen sääntelyelimen väliintulolle pääasian kaltaisessa asiassa keskitetylle palvelupisteelle esitettävien ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelyyn, sellaisena kuin se ilmenee rataverkon haltijan verkkoselostuksesta, mahdollisen syrjintäongelman korjaamiseksi.
- 88 Edellä esitetyn perusteella neljänteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että johtokunnan tämän säännöksen nojalla vahvistamat puitteet ratakapasiteetin käyttöoikeuden jakamisesta tavaraliikennekäytävällä eivät ole unionin oikeuden toimi.

Viides kysymys

- 89 Kun otetaan huomioon neljänteen kysymykseen annettava vastaus, viidettä kysymystä ei ole tarpeen tutkia.

Oikeudenkäyntikulut

90 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) Kilpailukykyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta 22.9.2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 913/2010 13 artiklan 1 kohtaa, 14 artiklan 9 kohtaa ja 18 artiklan c alakohtaa sekä yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 27 artiklan 1 ja 2 kohtaa, luettuina yhdessä kyseisen direktiivin liitteessä IV olevan 3 kohdan a alakohdan kanssa, on tulkittava siten, että direktiivin 3 artiklan 2 alakohdassa määritelty rataverkon haltija on se viranomainen, joka on toimivaltainen antamaan kansallisen verkkoselostuksen yhteydessä ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelyyn sovellettavat säännöt ja tässä yhteydessä päättämään, että hakemusten jättämisessä 13 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulle keskitetylle palvelupisteelle on käytettävä yksinomaan tiettyä sähköistä varausjärjestelmää.
- 2) Kansallisen sääntelyelimen suorittamaa tarkistusta, joka koskee keskitetylle palvelupisteelle esitettävien ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevien hakemusten jättämismenettelystä verkkoselostuksessa annettuja sääntöjä, säännellään asetuksen N:o 913/2010 20 artiklan säännöksissä, ja näitä sääntöksiä on tulkittava siten, että jäsenvaltion sääntelyelin ei voi vastustaa näitä sääntöjä noudattamatta tästä 20 artiklasta johtuvia yhteistyövelvoitteita ja erityisesti kuulematta muita tavaraliikennekäytävään osallistuvien jäsenvaltioiden sääntelyelimiä, jotta mahdollisuuksien mukaan omaksuttaisiin yhtenäinen lähestymistapa.
- 3) Asetuksen N:o 913/2010 14 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että johtokunnan tämän säännöksen nojalla vahvistamat puitteet ratakapasiteetin käyttöoikeuden jakamisesta tavaraliikennekäytävällä eivät ole unionin oikeuden toimi.

Allekirjoitukset