Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 24 czerwca 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport kolejowy – Międzynarodowe kolejowe korytarze towarowe – Rozporządzenie (UE) nr 913/2010 – Artykuł 13 ust. 1 – Utworzenie punktu kompleksowej obsługi dla każdego korytarza towarowego – Artykuł 14 – Charakter ogólnych ram przewidzianych do celów alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w korytarzu towarowym ustanowionych przez radę wykonawczą – Artykuł 20 – Organy regulacyjne – Dyrektywa 2012/34/UE – Artykuł 27 – Procedura składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury – Rola zarządców infrastruktury – Artykuły 56 i 57 – Funkcje organu regulacyjnego i współpraca między organami regulacyjnymi

W sprawie C-12/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (wyższy sąd administracyjny kraju związkowego Nadrenia Północna-Westfalia, Niemcy) postanowieniem z dnia 10 grudnia 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 13 stycznia 2020 r., w postępowaniu:

DB Netz AG

przeciwko

Bundesrepublik Deutschland,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: E. Regan, prezes izby, M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos (sprawozdawca) i I. Jarukaitis, sędziowie,

rzecznik generalny: H. Saugmandsgaard Øe,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu DB Netz AG – H.R.J. Krüger i M. Kaufmann, Rechtsanwälte,

* Język postępowania: niemiecki.

– w imieniu Bundesrepublik Deutschland – C. Mögelin i J. Arnade, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej – początkowo W. Mölls i C. Vrignon, a następnie C. Vrignon, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 25 lutego 2021 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 1 i 9, art. 18 lit. c) i art. 20 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. 2010, L 276, s. 22; sprostowanie Dz.U. 2012, L 325, s. 19), a także art. 27 ust. 1 i 2, art. 57 ust. 1 akapit pierwszy zdanie drugie i pkt 3 lit. a) załącznika IV do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. 2012, L 343, s. 32; sprostowanie Dz.U. 2015, L 67, s. 32).

2 Powyższy wniosek został przedstawiony w ramach sporu między spółką DB Netz AG a Bundesrepublik Deutschland (Republiką Federalną Niemiec), reprezentowaną przez Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (federalną agencję ds. sieci dla energii elektrycznej, gazu, telekomunikacji, poczty i kolei, Niemcy) (zwaną dalej „federalną agencją ds. sieci"), w przedmiocie sprzeciwu tej agencji wobec projektu tej spółki dotyczącego zmiany warunków składania w punkcie kompleksowej obsługi wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury dla wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów.

Ramy prawne

Prawo Unii

Rozporządzenie nr 913/2010

3 Motywy 4, 7, 25 i 26 rozporządzenia nr 913/2010 brzmią następująco:

„(4) Mimo że otwarcie rynku kolejowych przewozów towarowych umożliwiło nowym operatorom dostęp do sieci kolejowej, to mechanizmy rynkowe były i są niewystarczające do organizacji, regulacji i zabezpieczenia kolejowego ruchu towarowego. Aby zoptymalizować korzystanie z sieci i zapewnić jej wiarygodność, właściwe jest wprowadzenie dodatkowych procedur w celu umocnienia współpracy między zarządcami infrastruktury w zakresie przydzielania międzynarodowych tras pociągów dla pociągów towarowych.

[…]

(7) Niniejsze rozporządzenie, o ile nie przewidziano inaczej, nie powinno naruszać praw i obowiązków zarządców infrastruktury określonych w dyrektywie [Rady] 91/440/EWG [z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. 1991, L 237, s. 25)] i dyrektywie 2001/14/WE [Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. 2001, L 75, s. 29)], a w stosownych przypadkach – organów alokujących, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14[…]. Akty te, w tym ich przepisy mające wpływ na korytarze towarowe, pozostają w mocy.

[…]

(25) W celu zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do międzynarodowych usług kolejowych konieczne jest zapewnienie skutecznej koordynacji między organami kontrolnymi [regulacyjnymi] w odniesieniu do różnych sieci objętych danym korytarzem towarowym.

(26) Dla ułatwienia dostępu do informacji dotyczących korzystania z całej głównej infrastruktury korytarza towarowego i dla zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do tego korytarza rada zarządzająca powinna sporządzać, regularnie aktualizować i publikować dokument zawierający wszystkie te informacje”.

4 Artykuł 1 ust. 1 tego rozporządzenia stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie określa zasady tworzenia i organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych przeznaczonych do konkurencyjnego transportu towarowego z myślą o rozwoju europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Określa zasady związane z wyborem, organizacją i indykatywnym planowaniem inwestycyjnym korytarzy towarowych oraz zarządzaniem nimi”.

5 Artykuł 2 omawianego rozporządzenia przewiduje:

„1. Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w art. 2 dyrektywy 2001/14[…].

2. Poza definicjami, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące definicje:

a) »korytarz towarowy« oznacza wszystkie wyznaczone linie kolejowe, w tym kolejowe linie promowe, na terytorium państw członkowskich lub pomiędzy nimi i – w stosownych przypadkach – europejskimi państwami trzecimi, łączące dwa lub więcej terminali położonych na głównej trasie i, w stosownych przypadkach, trasy objazdowe i odcinki je łączące, w tym infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia oraz odpowiednie usługi kolejowe zgodnie z art. 5 dyrektywy 2001/14[…];

[…]”.

6 Artykuł 8 tego rozporządzenia stanowi, co następuje:

„1. W odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowane państwa członkowskie ustanawiają radę wykonawczą odpowiedzialną za określenie ogólnych celów danego korytarza towarowego, nadzorowanie i podejmowanie działań wymienionych w ust. 7 niniejszego artykułu

oraz w art. 9 i 11, art. 14 ust. 1 i art. 22. Rada wykonawcza składa się z przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich.

2. W odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowani zarządcy infrastruktury i, w stosownych przypadkach, organy alokujące, o których mowa w art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14[…], ustanawiają radę zarządzającą odpowiedzialną za podejmowanie działań wymienionych w ust. 5, 7, 8 i 9 niniejszego artykułu oraz w art. 9–12, art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 2, 6 i 9, art. 16 ust. 1, art. 17 ust. 1 oraz art. 18 i 19 niniejszego rozporządzenia. Rada zarządzająca składa się z przedstawicieli zarządców infrastruktury.

3. W odniesieniu do korytarza towarowego zainteresowane państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury współpracują w ramach rad, o których mowa w ust. 1 i 2, w celu zapewnienia rozwoju tego korytarza towarowego zgodnie z jego planem wdrożenia.

4. Rada wykonawcza podejmuje decyzje za zgodą wszystkich przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich.

[…]

9. Rada zarządzająca koordynuje, zgodnie z krajowymi i europejskimi planami rozmieszczenia, stosowanie interoperacyjnych aplikacji informatycznych lub alternatywnych rozwiązań, które mogą stać się dostępne w przyszłości, w celu obsługiwania wniosków w sprawie międzynarodowych tras pociągów oraz prowadzenia ruchu międzynarodowego w korytarzu towarowym”.

7 Zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 913/2010:

„Rada zarządzająca koordynuje i zapewnia opublikowanie w jednym miejscu, w odpowiedni sposób i we właściwym czasie, harmonogramu wykonania wszelkich robót dotyczących infrastruktury i należących do niej urządzeń, które mogłyby ograniczyć zdolność przepustową w korytarzu towarowym”.

8 Artykuł 13 tego rozporządzenia przewiduje:

„1. Rada zarządzająca korytarza towarowego wyznacza lub tworzy wspólny organ umożliwiający wnioskodawcom składanie wniosków i uzyskiwa[nie] odpowiedzi – w jednym miejscu i w ramach jednej operacji – w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w jednym korytarzu towarowym [zwany dalej »punktem kompleksowej obsługi« (one-stop shop)]”.

2. Punkt kompleksowej obsługi, jako narzędzie koordynacji, dostarcza również podstawowych informacji dotyczących alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, w tym informacji, o których mowa w art. 18. Pokazuje on zdolność przepustową infrastruktury dostępną w momencie składania wniosku i jej cechy zgodnie z określonymi wcześniej parametrami, takimi jak prędkość, długość pociągu, skrajnia ładunkowa lub nacisk na oś, dopuszczonymi w odniesieniu do pociągów kursujących w korytarzu towarowym.

[…]”.

9 Artykuł 14 przedmiotowego rozporządzenia stanowi:

„1. Rada wykonawcza określa ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w korytarzu towarowym zgodnie z art. 14 ust. 1 dyrektywy 2001/14[…].

2. Rada zarządzająca ocenia zapotrzebowanie na zdolność przepustową przydzielaną na potrzeby pociągów towarowych kursujących w korytarzu towarowym, przy uwzględnieniu analizy rynku transportowego, o której mowa w art. 9 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, wniosków w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury odnoszących się do poprzednich i obecnie obowiązujących rozkładów jazdy oraz umów ramowych.

[…]

6. Rada zarządzająca promuje koordynację zasad pierwszeństwa w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej w korytarzu towarowym.

[…]

9. Rada zarządzająca korytarza towarowego oraz grupa doradcza, o której mowa w art. 8 ust. 7, wprowadzają procedury służące zapewnieniu optymalnej koordynacji alokacji zdolności przepustowej między zarządcami infrastruktury zarówno w odniesieniu do wniosków, o których mowa w art. 13 ust. 1, jak i do wniosków otrzymanych przez danych zarządców infrastruktury. Procedury te dotyczą także dostępu do terminali.

[…]”.

10 Artykuł 16 ust. 1 tego samego rozporządzenia przewiduje:

„Rada zarządzająca korytarza towarowego wprowadza procedury koordynacji zarządzania ruchem w tym korytarzu. Rady zarządzające łączących się korytarzy towarowych wprowadzają procedury koordynacji zarządzania ruchem w takich korytarzach towarowych”.

11 Zgodnie z art. 18 rozporządzenia nr 913/2010:

„Rada zarządzająca sporządza, regularnie aktualizuje i publikuje dokument zawierający:

a) wszystkie informacje zawarte w regulaminie sieci dla sieci krajowych, dotyczącym korytarza towarowego, sporządzonym zgodnie z procedurą określoną w art. 3 dyrektywy 2001/14[…];

[…]

c) informacje dotyczące procedur, o których mowa w art. 13–17 niniejszego rozporządzenia; oraz

[…]”.

12 Artykuł 20 tego rozporządzenia przewiduje:

„1. Organy kontrolne [regulacyjne], o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14[…], współpracują na rzecz monitorowania konkurencji w danym kolejowym korytarzu towarowym. W szczególności zapewniają niedyskryminacyjny dostęp do danego korytarza i pełnią funkcję

organów odwoławczych, o których mowa w art. 30 ust. 2 tej dyrektywy. Prowadzą wymianę niezbędnych informacji uzyskiwanych od zarządców infrastruktury i innych właściwych stron.

[…]

3. W przypadku gdy wnioskodawca złoży skargę do organu kontrolnego [regulacyjnego] dotyczącą międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego lub w ramach dochodzenia prowadzonego przez organ kontrolny [regulacyjny] z własnej inicjatywy, dany organ kontrolny [regulacyjny] konsultuje się z organami kontrolnymi [regulacyjnymi] wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega międzynarodowa trasa pociągu dla danego pociągu towarowego, i zwraca się do nich o udzielenie wszelkich niezbędnych informacji przed podjęciem decyzji.

[…]".

Dyrektywa 2012/34

13 Artykuł 3 pkt 2, 19 i 26 dyrektywy 2012/34 stanowi:

„Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

2) »zarządca infrastruktury« oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, które są odpowiedzialne w szczególności za założenie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nią i jej utrzymanie, w tym za prowadzenie ruchu pociągów, urządzenia bezpiecznej kontroli jazdy i urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk); funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielane różnym podmiotom lub przedsiębiorstwom;

[…]

19) »wnioskodawca« oznacza przedsiębiorstwo kolejowe lub międzynarodowe ugrupowanie przedsiębiorstw kolejowych lub inne osoby lub podmioty prawne, takie jak właściwe organy w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 [Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. 2007, L 315, s. 1)] oraz spedytorzy, nadawcy towarów i operatorzy transportu kombinowanego, którzy ze względu na świadczenie usługi publicznej lub ze względów handlowych są zainteresowani uzyskaniem zdolności przepustowej infrastruktury;

[…]

26) »regulamin sieci« oznacza regulamin, który ustala szczegółowo ogólne zasady, terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej, w tym inne informacje, jakie są wymagane, aby umożliwić złożenie wniosku w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury".

14 Artykuł 27 omawianej dyrektywy przewiduje:

„1. Zarządca infrastruktury, po skonsultowaniu się z zainteresowanymi stronami, opracowuje i publikuje regulamin sieci, możliwy do uzyskania po uiszczeniu opłaty, która nie przewyższa

kosztu publikacji tego regulaminu. Regulamin sieci publikuje się w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii. Treść regulaminu sieci jest udostępniana nieodpłatnie w formie elektronicznej na portalu internetowym zarządcy infrastruktury oraz jest dostępna za pośrednictwem wspólnego portalu internetowego. Ten portal internetowy jest tworzony przez zarządców infrastruktury w ramach współpracy zgodnie z art. 37 i 40.

2. Regulamin sieci podaje charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych oraz zawiera informacje dotyczące warunków dostępu do danej infrastruktury kolejowej. Regulamin sieci zawiera także informacje dotyczące warunków dostępu do obiektów infrastruktury usługowej podłączonych do sieci zarządcy infrastruktury oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazuje stronę internetową, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej. Treść regulaminu sieci określono w załączniku IV.

[…]”.

15 Zgodnie z art. 39 ust. 1 przedmiotowej dyrektywy:

„Państwa członkowskie mogą określić ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, z zastrzeżeniem warunku niezależności zarządzania określonego w art. 4. Ustala się szczegółowe zasady alokacji zdolności przepustowej. Zarządca infrastruktury dokonuje alokacji zdolności przepustowej. W szczególności zarządca infrastruktury zapewnia, aby zdolność przepustowa infrastruktury była alokowana na sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych zasadach oraz zgodnie z prawem Unii”.

16 Artykuł 40 ust. 1 wspomnianej dyrektywy przewiduje:

„Państwa członkowskie zapewniają współpracę zarządców infrastruktury, aby umożliwić efektywne tworzenie i alokację zdolności przepustowej infrastruktury, która przebiega przez więcej niż jedną sieć systemu kolejowego w Unii, w tym również na podstawie umów ramowych, o których mowa w art. 42. Zarządcy infrastruktury ustalają odpowiednie procedury, podlegające przepisom określonym w niniejszej dyrektywie, oraz odpowiednio organizują trasy pociągów, które przebiegają przez więcej niż jedną sieć.

Państwa członkowskie zapewniają wspólne działanie przedstawicieli zarządców infrastruktury, których decyzje o alokacji mają wpływ na innych zarządców infrastruktury, w celu koordynowania alokacji lub w celu alokowania całej odpowiedniej zdolności przepustowej na poziomie międzynarodowym, bez uszczerbku dla szczególnych przepisów prawa Unii dotyczących sieci kolejowych ukierunkowanych na transport towarów. Zasady i kryteria alokacji zdolności przepustowej ustalone w ramach tej współpracy publikowane są przez zarządców infrastruktury w ich regulaminach sieci zgodnie z załącznikiem IV pkt 3. Odpowiedni przedstawiciele zarządców infrastruktury z państw trzecich mogą być włączeni do tych procedur”.

17 Artykuł 55 ust. 1 dyrektywy 2012/34 stanowi:

„Każde z państw członkowskich powołuje jeden krajowy organ regulacyjny dla sektora kolejowego. Bez uszczerbku dla ust. 2, organ ten jest niezależny oraz odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od jakiegokolwiek innego podmiotu publicznego lub prywatnego. Jest on również niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregokolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Ponadto organ ten zachowuje

funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych”.

18 Zgodnie z art. 56 ust. 1 i 2 tej dyrektywy:

„1. Nie naruszając art. 46 ust. 6, wnioskodawca ma prawo odwołania się do organu regulacyjnego, jeżeli uważa, że został potraktowany niesprawiedliwie, dyskryminacyjnie lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany, w szczególności od decyzji podjętych przez zarządcę infrastruktury lub, w stosownym przypadku, przedsiębiorstwo kolejowe lub operatora obiektu infrastruktury usługowej w zakresie dotyczącym:

a) regulaminu sieci w jego wersjach tymczasowych i ostatecznych;

b) kryteriów w nim określonych;

c) procesu alokacji i jego wyniku;

d) systemu pobierania opłat;

e) poziomu lub struktury opłat za dostęp do infrastruktury, które są lub mogą być wymagane do zapłaty;

f) prawa dostępu zgodnie z art. 10–13;

g) dostępu do usług i pobierania opłat za usługi zgodnie z art. 13.

2. Nie naruszając uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w celu zagwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, a w szczególności sprawdza wykonanie ust. 1 lit. a)–g) z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców. Sprawdza on w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub pozostawia zarządcy infrastruktury swobodę decyzyjną, którą można wykorzystać w celu dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców”.

19 Artykuł 57 ust. 1 akapit pierwszy przedmiotowej dyrektywy brzmi następująco:

„Organy regulacyjne wymieniają się informacjami o swojej pracy oraz zasadach i praktyce podejmowania decyzji, a w szczególności o najważniejszych kwestiach dotyczących ich procedur i problemów z wykładnią transponowanego unijnego prawa kolejowego. Współpracują poza tym w celu koordynowania swoich procedur podejmowania decyzji w całej Unii. W tym celu uczestniczą one i współpracują w sieci, której posiedzenia odbywają się regularnie. Komisja uczestniczy w pracach [tej] sieci, koordynuje ją i wspiera, a także w razie potrzeby formułuje zalecenia dla sieci. Zapewnia ona aktywną współpracę między odpowiednimi organami regulacyjnymi”.

20 Artykuł 65 wspomnianej dyrektywy przewiduje:

„Dyrektywy 91/440[…], [Rady] 95/18/WE [z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. 1995, L 143, s. 70)] i 2001/14[…] zmienione dyrektywami wymienionymi w załączniku IX część A tracą moc od dnia 17 czerwca 2015 r., bez uszczerbku dla

obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku IX część B.

Odesłania do uchylonych dyrektyw należy odczytywać jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku X".

21 Zgodnie z załącznikiem IV do dyrektywy 2012/34:

„Regulamin sieci, o którym mowa w art. 27, zawiera następujące informacje:

[…]

3) Część na temat zasad i kryteriów alokacji zdolności przepustowej. Zawiera ogólne parametry eksploatacyjne infrastruktury, która jest udostępniana przedsiębiorstwom kolejowym […]. Określa ona także procedury i […] terminy, które dotyczą procesu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury. Zawiera określone kryteria, które są wykorzystywane w trakcie tego procesu, w szczególności:
   a) procedury, zgodnie z którymi wnioskodawcy mogą występować o uzyskanie zdolności przepustowej od zarządcy infrastruktury;
   b) wymogi obowiązujące wnioskodawców;

      […]

[…]".

Prawo niemieckie

AEG

22 Paragraf 14 ust. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (powszechnej ustawy o kolei) z dnia 27 grudnia 1993 r., w wersji mającej zastosowanie do sporu w postępowaniu głównym (zwanej dalej „AEG"), stanowi:

„Przedsiębiorstwa infrastruktury kolejowej są zobowiązane zapewnić wolne od dyskryminacji korzystanie z eksploatowanej przez nie infrastruktury oraz wolne od dyskryminacji świadczenie oferowanych przez nie usług w zakresie ustalonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie § 26 ust. 1 pkt 6 i 7 i ust. 4 pkt 1. […]".

23 Zgodnie z § 14d AEG:

„Publiczne przedsiębiorstwa infrastruktury kolejowej informują organ regulacyjny o:

[…]

6. propozycji rewizji lub zmiany regulaminu sieci i warunków korzystania z obiektów infrastruktury usługowej, w tym każdorazowo przewidzianych zasad pobierania opłat i kwot opłat.

[…]".

24 Paragraf 14e tej ustawy przewiduje:

„1) Po otrzymaniu zawiadomienia zgodnie z § 14d organ regulacyjny może sprzeciwić się w terminie

[…]

4. czterech tygodni rewizji lub zmianie zaproponowanej zgodnie z § 14d zdanie pierwsze pkt 6,

pod warunkiem że zamierzone decyzje nie są zgodne z przepisami prawa kolejowego dotyczącego dostępu do infrastruktury kolejowej.

[…]

3) Jeżeli organ regulacyjny skorzysta ze swego prawa sprzeciwu,

[…]

2. regulamin sieci lub warunki korzystania z obiektów infrastruktury usługowej, w tym zamierzone zasady pobierania opłat i kwoty opłat, nie wchodzą w życie w przypadku przewidzianym w ust. 1 pkt 4.

[…]”.

EIBV

25 Paragraf 3 ust. 1 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (rozporządzenia w sprawie korzystania z infrastruktury kolejowej) z dnia 3 czerwca 2005 r. (BGBl. 2005 I, s. 1566, zwanego dalej „EIBV”) przewiduje:

„Przedsiębiorstwa infrastruktury kolejowej są zobowiązane do zapewnienia wolnego od dyskryminacji korzystania z eksploatowanych przez nie obiektów infrastruktury usługowej oraz do świadczenia w sposób wolny od dyskryminacji związanych z tym usług i usług opisanych w załączniku 1 pkt 2, jeżeli stanowią one część ich działalności gospodarczej. Zarządcy torów kolejowych są ponadto zobowiązani do udostępnienia eksploatowanych przez nich torów kolejowych, związanych z nimi systemów sterowania i bezpieczeństwa oraz instalacji zaopatrzenia danych odcinków w prąd trakcyjny, do przydzielania tras pociągów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz do świadczenia usług opisanych w pkt 1 załącznika 1”.

26 Paragraf 4 tego rozporządzenia stanowi:

„1) Zarządca torów kolejowych jest zobowiązany do opracowania i opublikowania […] warunków korzystania (regulaminu sieci) mających zastosowanie do świadczenia usług określonych w pkt 1 załącznika 1.

Na wniosek podmiotów uprawnionych do dostępu i za opłatą zarządca torów kolejowych przesyła im regulamin sieci.

2) Regulamin sieci zawiera co najmniej informacje określone w załączniku 2 i w pozostałych przepisach tego rozporządzenia, a także ogólne warunki korzystania z tras pociągów. Wykaz opłat nie stanowi części regulaminu sieci.

[…]”.

27 Zgodnie z § 6 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia:

„Podmioty uprawnione do dostępu mogą w każdej chwili złożyć do zarządcy torów kolejowych wniosek o przydzielenie tras pociągów, o ile niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej. […]”.

28 Załącznik 1 do tego rozporządzenia przewiduje:

„1. Obowiązkowe usługi zarządcy torów kolejowych obejmują:

a) rozpatrywanie wniosków o przydzielenie tras pociągów;

[…]”.

29 Załącznik 2 EIBV przewiduje:

„Regulamin sieci, o którym mowa w § 4, zawiera następujące informacje:

[…]

3. Zasady i kryteria alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej

Należy udzielić informacji o ogólnej charakterystyce zdolności przepustowej torów kolejowych będącej do dyspozycji podmiotów uprawnionych do dostępu oraz o wszystkich ograniczeniach w korzystaniu, w tym przewidywanym zapotrzebowaniu zdolności przepustowej do celów konserwacji. Należy także udzielić informacji o przebiegu i terminach procedury alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, w szczególności

a) na temat procedury składania do zarządcy torów kolejowych przez podmioty uprawnione do dostępu wniosków o przydzielenie tras pociągów;

[…]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

30 DB Netz, będąca spółką zależną należącą w 100% do grupy Deutsche Bahn AG, jest publicznym przedsiębiorstwem infrastruktury kolejowej, które zarządza największą siecią kolejową Niemiec.

31 Spółka DB Netz, jako zarządca infrastruktury, jest zgodnie z prawem niemieckim, a w szczególności § 4 ust. 1 i 2 EIBV oraz pkt 3 zdanie trzecie lit. a) załącznika 2 do EIBV, stanowiącymi transpozycję art. 27 dyrektywy 2012/34, zobowiązana do opracowania i opublikowania regulaminu sieci, który obejmuje informacje na temat przebiegu i terminów procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, zwłaszcza procedury składania do zarządcy torów kolejowych przez podmioty uprawnione do dostępu wniosków o przydzielenie tras pociągów.

32 Spółka DB Netz uczestniczy również w zarządzaniu korytarzami towarowymi na szczeblu europejskim w rozumieniu art. 2 rozporządzenia nr 913/2010, zaś sześć z tych korytarzy dotyczy sieci kolejowej spółki DB Netz. Na podstawie przepisów tego rozporządzenia spółka ta, wraz z innymi zarządcami infrastruktury, której dotyczy każdy z poszczególnych korytarzy towarowych, jest zobowiązana do ustanowienia rady zarządzającej, która uczestniczy w zarządzaniu danym korytarzem towarowym i której przysługuje kompetencja do wyznaczenia i utworzenia punktu kompleksowej obsługi dla każdego korytarza towarowego, umożliwiającego użytkownikom tego punktu składanie wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w jednym miejscu i w ramach jednej operacji dla ich transgranicznych pociągów towarowych. Rada zarządzająca ustanawia procedury, aby zapewnić koordynację między zarządcami infrastruktury w celu alokacji zdolności przepustowej, oraz przygotowuje i publikuje dokument zwany „Corridor Information Document (CID)", zawierający informacje na temat warunków korzystania z danego korytarza towarowego. W praktyce wszystkich korytarzy towarowych, w których jest obecna spółka DB Netz, procedura składania wniosków w punkcie kompleksowej obsługi wykorzystuje elektroniczny system rezerwacji zwany „Path Coordination System" (system koordynacji tras) (zwany dalej „systemem rezerwacji PCS").

33 W 2015 r. rady zarządzające korytarzy towarowych, w których uczestniczyła spółka DB Netz, zdecydowały, że wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury dla wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów można składać w punktach kompleksowej obsługi odpowiadających tym korytarzom wyłącznie za pomocą systemu rezerwacji PCS. Reguły te zostały opublikowane w księdze 4 CID.

34 W dniu 31 sierpnia 2015 r. spółka DB Netz powiadomiła federalną agencję ds. sieci, właściwą jako krajowy organ regulacyjny w rozumieniu art. 55 dyrektywy 2012/34, o projekcie zmiany jej regulaminu sieci na rok 2016. Zmiana ta dotyczyła między innymi procedury składania w punkcie kompleksowej obsługi wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w odniesieniu do uprzednio uzgodnionych tras kolejowych w korytarzach towarowych zgodnie z rozporządzeniem nr 913/2010. W odniesieniu do składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury zamierzona zmiana miała doprowadzić do tego, że możliwe będzie wyłącznie korzystanie z systemu rezerwacji PCS i że zostanie zniesiona możliwość korzystania z formularza zgłoszeniowego w wypadku technicznej awarii tego systemu. Zmiana była uzasadniona między innymi okolicznością, że reguły składania wniosków przyjęte i opublikowane przez rady zarządzające korytarzy towarowych nie przewidywały korzystania z takiego formularza.

35 Decyzją z dnia 22 września 2015 r. federalna agencja ds. sieci sprzeciwiła się na podstawie § 14e ust. 1 AEG projektowi zmiany regulaminu sieci na rok 2016 przedstawionemu przez spółkę DB Netz i decyzją z dnia 8 marca 2016 r. oddaliła odwołanie wniesione przez tego zarządcę. Uzasadniła ona swoją odmowę tym, że zaproponowana zmiana, mająca na celu zniesienie możliwości skorzystania z alternatywnego rozwiązania w wypadku technicznej awarii systemu rezerwacji PCS, jest sprzeczna z obowiązkiem spółki DB Netz, wynikającym ze stosowania § 14 ust. 1 zdanie pierwsze AEG w związku z § 3 ust. 1 EIBV i pkt 1 załącznika 1 do EIBV, polegającym na zagwarantowaniu wolnego od dyskryminacji korzystania z eksploatowanej przez nią infrastruktury kolejowej oraz wolnego od dyskryminacji świadczenia proponowanych przez nią usług obowiązkowych, w tym rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów.

36 W dniu 15 marca 2016 r. spółka DB Netz wniosła skargę do Verwaltungsgericht Köln (sądu administracyjnego w Kolonii, Niemcy) o uchylenie decyzji odmownej federalnej agencji ds. sieci. Sąd ten oddalił tę skargę orzeczeniem z dnia 20 kwietnia 2018 r., przychylając się zasadniczo do argumentacji tej agencji.

37 Spółka DB Netz wniosła odwołanie od tego orzeczenia do sądu odsyłającego, który zastanawia się, czy federalna agencja ds. sieci słusznie sprzeciwiła się zmianie regulaminu sieci na rok 2016 planowanej przez spółkę DB Netz.

38 Sąd odsyłający uważa, że federalna agencja ds. sieci miała wystarczające powody, by założyć, iż procedura przedstawiania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010, uregulowanym w pkt 4.2.5.1. regulaminu sieci na rok 2016, stanowiła możliwą dyskryminację w braku alternatywnego rozwiązania w wypadku problemów technicznych w funkcjonowaniu systemu rezerwacji PCS.

39 Niemniej jednak sąd ten zastanawia się w pierwszej kolejności nad kwestią, czy procedura ta może, zgodnie z § 4 ust. 1 i 2 EIBV w związku z pkt 3 zdanie trzecie lit. a) załącznika 2 do EIBV, zostać uregulowana przez spółkę DB Netz w regulaminie sieci i podlegać tym samym wyłącznej kontroli federalnej agencji ds. sieci, czy też to rada zarządzająca danego korytarza towarowego jest wyłącznie właściwa w tym zakresie. Jako że § 4 ust. 1 i 2 EIBV w związku z pkt 3 zdanie trzecie lit. a) załącznika 2 do EIBV ma na celu wprowadzenie w życie przepisów art. 27 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34 w związku z pkt 3 lit. a) załącznika IV do tej dyrektywy, decydujące jest ustalenie, czy procedura składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury będąca przedmiotem sporu w postępowaniu głównym wchodzi w zakres wspomnianych przepisów owej dyrektywy.

40 W drugiej kolejności, w wypadku gdyby procedura ta musiała faktycznie być także uregulowana przez spółkę DB Netz w jej regulaminie sieci, sąd odsyłający zastanawia się, czy krajowy organ regulacyjny powinien – przy weryfikacji takiego regulaminu w rozumieniu art. 27 dyrektywy 2012/34 – przestrzegać przepisów art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, który przewiduje współpracę krajowych organów regulacyjnych, a w wypadku odpowiedzi twierdzącej, czy ten obowiązek współpracy wyklucza jakiekolwiek jednostronne działanie lub wymaga, by krajowy organ regulacyjny był przynajmniej zobowiązany do przyjęcia skoordynowanego podejścia. W wypadku gdyby ten art. 20 nie miał zastosowania, sąd ten zastanawia się nad kwestią, czy porównywalny obowiązek współpracy wynika z przepisów dyrektywy 2012/34, a w szczególności z art. 57 tej dyrektywy. W tym względzie sąd odsyłający uważa, że w braku koordynacji w tej dziedzinie sprzeczne wymogi ze strony krajowych organów regulacyjnych mogą uczynić trudniejszym lub wręcz niemożliwym osiągnięcie celu określonego w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010, czyli możliwości składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w jednym miejscu i w ramach jednej operacji.

41 W trzeciej kolejności, w wypadku gdyby rada zarządzająca korytarza towarowego była uprawniona do samodzielnego określenia procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, sąd odsyłający uważa za wątpliwy fakt, by federalna agencja ds. sieci mogła dokonać weryfikacji regulaminu sieci na rok 2016 spółki DB Netz w zakresie przekraczającym zgodność merytoryczną z regułami ustalonymi przez tę radę.

42 W czwartej kolejności, w sytuacji gdyby krajowe organy regulacyjne były właściwe do dokonywania takiej weryfikacji, sąd odsyłający uważa za konieczne wyjaśnienie znaczenia ogólnych ram alokacji zdolności przepustowej infrastruktury określonych na podstawie art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 przez radę wykonawczą korytarza towarowego. Zastanawia się on nad sposobem, w jaki mają się do siebie z jednej strony fakt, że rady wykonawcze danych korytarzy towarowych przewidziały w niniejszym przypadku w art. 8 ust. 2 swoich ram regulacyjnych, że zdolność przepustowa danego korytarza towarowego musi być publikowana

i przyznawana za pomocą międzynarodowego systemu wniosków, który musi być uzgodniony z innymi korytarzami towarowymi, to jest systemu rezerwacji PCS, a z drugiej strony jednostronne działanie federalnej agencji ds. sieci, które ma na celu narzucenie spółce DB Netz wymogów dotyczących ukształtowania systemu wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury bez uzgodnienia z organami regulacyjnymi zainteresowanych państw członkowskich innych niż Republika Federalna Niemiec. Sąd odsyłający żywi w tym względzie wątpliwości co do charakteru prawnego i wiążącego skutku ogólnych ram alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w korytarzu towarowym w rozumieniu art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 oraz zadaje sobie pytanie, czy te ramy podlegają wykładni sądów krajowych, czy też Trybunału.

43 W tych okolicznościach Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (wyższy sąd administracyjny kraju związkowego Nadrenia Północna-Westfalia, Niemcy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy rozporządzenie nr 913/2010, w szczególności w kontekście zadań przydzielonych radzie zarządzającej korytarza towarowego w art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 9 i art. 18 lit. c) tego rozporządzenia, należy interpretować w ten sposób, że rada zarządzająca korytarza towarowego jest uprawniona do samodzielnego określenia procedury w przedmiocie składania wniosków w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 tego rozporządzenia, a przy tym przykładowo – jak ma to miejsce w niniejszej sprawie – nakazać wyłączne używanie elektronicznych narzędzi rezerwacyjnych, czy też ta procedura podlega ogólnym przepisom art. 27 ust. 1 i 2 [dyrektywy 2012/34] w związku z pkt. 3 lit. a) załącznika IV do [tej dyrektywy], a więc może być regulowane wyłącznie przez zarządców sieci uczestniczących w korytarzu towarowym w każdorazowo stosowanych przez nich regulaminach sieci?

2) W wypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi, zgodnie z którą wskazana w [tym pytaniu] procedura może zostać uregulowana wyłącznie w regulaminie sieci zarządcy sieci uczestniczącego w korytarzu towarowym, czy kontrola regulaminu sieci przez krajowy organ regulacyjny powinna być prowadzona zgodnie z art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, czy też raczej wyłącznie zgodnie z przepisami dyrektywy 2012/34 i wydanymi celem jej transpozycji przepisami prawa krajowego?
   a) Jeżeli kontrola ma być prowadzona zgodnie z art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, to czy w zgodzie z jego przepisami pozostaje sytuacja, w której krajowy organ regulacyjny kwestionuje postanowienie w regulaminie sieci takie jak wskazane w pytaniu pierwszym, nie działając w tym zakresie wspólnie i zgodnie z organami regulacyjnymi […] państw członkowskich innych niż zainteresowane państwo uczestniczących w korytarzu towarowym albo nawet nie konsultując się uprzednio z tymi innymi organami celem przyjęcia wspólnego sposobu postępowania?
   b) Jeżeli kontrola ma być prowadzona zgodnie z przepisami dyrektywy 2012/34 i wydanymi celem jej transpozycji przepisami prawa krajowego, to czy w zgodzie z nimi, w szczególności z przewidzianym w art. 57 ust. 1 [akapit pierwszy] zdanie drugie tej dyrektywy ogólnym obowiązkiem współpracy, pozostaje sytuacja, w której krajowy organ regulacyjny kwestionuje takie postanowienie w regulaminie sieci, nie działając w tym zakresie wspólnie i zgodnie z organami regulacyjnymi […] państw [członkowskich innych niż zainteresowane państwo] uczestniczących w korytarzu towarowym albo nawet nie konsultując się uprzednio z tymi innymi organami celem przyjęcia wspólnego sposobu postępowania?

3) W wypadku odpowiedzi na pytanie pierwsze, zgodnie z którą rada zarządzająca korytarza towarowego jest uprawniona do samodzielnego określenia procedury, o której mowa w tym pytaniu, to czy krajowy organ regulacyjny jest uprawniony, zgodnie z art. 20 rozporządzenia nr 913/2010 albo przepisami dyrektywy 2012/34 i wydanymi celem jej transpozycji przepisami prawa krajowego, do tego, żeby kontrolować i ewentualnie zakwestionować regulamin sieci zarządcy sieci w zakresie przekraczającym zgodność treściową tego regulaminu z ustalonym przez radę zarządzającą trybem postępowania, jeżeli regulamin sieci zarządcy sieci zawiera postanowienie odnośnie do takiego postępowania? W razie odpowiedzi twierdzącej na tak zadane pytanie – jakiej odpowiedzi udzielić należy na pytanie drugie w odniesieniu do tego uprawnienia organu regulacyjnego?

4) O ile z odpowiedzi na poprzednie pytania wynikałoby, że krajowym organom regulacyjnym przysługują uprawnienia do kontroli procedury, o której mowa w pytaniu pierwszym, to czy art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 należy interpretować w ten sposób, że ogólne ramy przyjmowane na podstawie tego przepisu przez radę wykonawczą należy kwalifikować jako prawo Unii wiążące krajowe organy regulacyjne i sądy krajowe, któremu przysługuje pierwszeństwo stosowania względem prawa krajowego i które podlega ostatecznie wiążącej wykładni przez Trybunał […]?

5) W razie odpowiedzi twierdzącej na pytanie czwarte – czy postanowienie przyjęte na podstawie art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 przez rady wykonawcze wszystkich korytarzy towarowych w art. 8 ust. 2 poszczególnych ogólnych ram, zgodnie z którym zdolność przepustową korytarza publikuje się i przyznaje za pośrednictwem międzynarodowego systemu do obsługi wniosków, który – na ile to możliwe – powinien być uzgodniony z innymi korytarzami towarowymi, stoi w sprzeczności z decyzją krajowego organu regulacyjnego, w drodze której ustala się wymogi odnośnie do kształtu takiego systemu dla zarządców sieci uczestniczących w korytarzu towarowym w odniesieniu do ich regulaminu sieci, które to wymogi nie zostały uzgodnione z […] krajowymi organami regulacyjnymi […] państw [członkowskich innych niż zainteresowane państwo] uczestniczących w korytarzu towarowym?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

44 Za pomocą pytania pierwszego sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 9 i art. 18 lit. c) rozporządzenia nr 913/2010 oraz art. 27 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34 w związku z pkt 3 lit. a) załącznika IV do tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że organem właściwym do wydania przepisów mających zastosowanie do procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, w tym w zakresie wyłącznego korzystania z określonego elektronicznego systemu rezerwacji, w punkcie kompleksowej obsługi przewidzianym w tym art. 13 ust. 1, jest rada zarządzająca, ustanowiona zgodnie z art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia, czy też zarządca infrastruktury, zdefiniowany w art. 3 ust. 2 wspomnianej dyrektywy.

45 Jako że pytanie to dotyczy wykładni przepisów rozporządzenia nr 913/2010 i dyrektywy 2012/34, na wstępie należy podkreślić, że z motywu 7 tego rozporządzenia wynika, iż rozporządzenie to, o ile nie przewidziano inaczej, stosuje się bez uszczerbku dla praw i obowiązków zarządców infrastruktury określonych w dyrektywie 91/440 i dyrektywie 2001/14. Z tego względu, że

dyrektywą 2012/34 uchylono obie te dyrektywy i zgodnie z jej art. 65 odesłania uczynione do owych dyrektyw należy rozumieć jako odesłania uczynione do dyrektywy 2012/34, przepisy rozporządzenia nr 913/2010 należy zatem odczytywać w świetle tej ostatniej dyrektywy, chyba że stanowią one inaczej.

46 Aby udzielić odpowiedzi na pytanie pierwsze, należy zatem zbadać rolę, jaką rozporządzenie nr 913/2010 przyznaje radzie zarządzającej korytarza towarowego, uwzględniając przy tym przepisy dyrektywy 2012/34 dotyczące zadań powierzonych zarządcom infrastruktury.

47 W tym względzie z utrwalonego orzecznictwa wynika, że przepisy prawa Unii należy interpretować z uwzględnieniem nie tylko brzmienia tych przepisów, lecz także ich kontekstu oraz celów przyświecających regulacji, której część one stanowią (zob. wyrok z dnia 27 stycznia 2021 r., De Ruiter, C-361/19, EU:C:2021:71, pkt 39 i przytoczone tam orzecznictwo).

48 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o brzmienie istotnych przepisów rozporządzenia nr 913/2010 i dyrektywy 2012/34, po pierwsze, z art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia wynika, że w odniesieniu do każdego korytarza towarowego zainteresowani zarządcy infrastruktury ustanawiają radę zarządzającą, która składa się z przedstawicieli tych zarządców, odpowiedzialną za podejmowanie działań wymienionych wyraźnie między innymi w tym art. 8 ust. 9, art. 12, art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 2, 6 i 9, art. 16 ust. 1 oraz art. 18 przedmiotowego rozporządzenia.

49 A zatem przede wszystkim zgodnie z art. 8 ust. 9 oraz art. 12 rozporządzenia nr 913/2010 rada zarządzająca z jednej strony koordynuje, zgodnie z krajowymi i europejskimi planami rozmieszczenia, stosowanie interoperacyjnych aplikacji informatycznych lub alternatywnych rozwiązań, które mogą stać się dostępne w przyszłości, w celu obsługiwania wniosków w sprawie międzynarodowych tras pociągów oraz prowadzenia ruchu międzynarodowego w korytarzu towarowym, a z drugiej strony koordynuje i zapewnia opublikowanie harmonogramu wykonania wszelkich robót dotyczących infrastruktury i należących do niej urządzeń, które mogłyby ograniczyć zdolność przepustową w korytarzu towarowym.

50 Następnie zgodnie z art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 rada zarządzająca korytarza towarowego wyznacza lub tworzy wspólny organ umożliwiający wnioskodawcom składanie wniosków i uzyskiwanie odpowiedzi – w jednym miejscu i w ramach jednej operacji – w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w jednym korytarzu towarowym. W tym względzie zgodnie z art. 14 ust. 2, 6 i 9 oraz art. 16 ust. 1 tego rozporządzenia rada zarządzająca ocenia zapotrzebowanie na zdolność przepustową przydzielaną na potrzeby pociągów towarowych kursujących w korytarzu towarowym, promuje koordynację zasad pierwszeństwa w odniesieniu do alokacji zdolności przepustowej w takim korytarzu, wprowadza procedury służące zapewnieniu optymalnej koordynacji alokacji zdolności przepustowej między zarządcami infrastruktury zarówno w odniesieniu do wniosków, o których mowa we wspomnianym art. 13 ust. 1, jak i do wniosków otrzymanych przez danych zarządców infrastruktury, jak również wprowadza procedury koordynacji zarządzania ruchem w owych korytarzach.

51 Wreszcie, z art. 18 rozporządzenia nr 913/2010 wynika, że rada zarządzająca sporządza, regularnie aktualizuje i publikuje dokument, który zawiera zasadniczo informacje o warunkach korzystania z korytarza towarowego, w tym – jak wynika z pkt a) i c) tego artykułu – wszystkie informacje zawarte w regulaminie sieci dla sieci krajowych, dotyczącym korytarza towarowego, sporządzonym zgodnie z procedurą określoną w art. 27 dyrektywy 2012/34, a także informacje dotyczące procedur, o których mowa w art. 13–17 tego rozporządzenia.

52 A zatem z brzmienia przepisów rozporządzenia nr 913/2010 wymienionych w pkt 48–51 niniejszego wyroku wynika z jednej strony, że prawodawca Unii chciał wyraźnie sprecyzować działania, za których podejmowanie jest odpowiedzialna rada zarządzająca, a z drugiej strony, że rada ta pełni zasadniczo rolę koordynacyjną w odniesieniu między innymi do zdolności przepustowej infrastruktury, informacji dostępnych w tym względzie oraz niektórych aspektów wniosków o przyznanie takiej zdolności.

53 Niemniej przepisy te nie wskazują w żaden sposób, że rola owej rady może sięgać tak daleko, iż wolno jej określać procedurę składania wniosków w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi.

54 Po drugie, jeśli chodzi o zadania powierzone zarządcy infrastruktury w dyrektywie 2012/34, z jednej strony z art. 27 ust. 1 tej dyrektywy wynika, że każdy zarządca infrastruktury musi opracować i opublikować regulamin sieci krajowej, a z drugiej strony zgodnie z ust. 2 tego artykułu w związku z pkt 3 lit. a) załącznika IV do owej dyrektywy taki regulamin zawiera procedury składania przez wnioskodawców do zarządcy infrastruktury wniosków o przyznanie zdolności przepustowej.

55 A zatem z brzmienia tych przepisów dyrektywy 2012/34 wynika, że wydanie przepisów mających zastosowanie do procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, takich jak te składane w punkcie kompleksowej obsługi dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w korytarzu towarowym w rozumieniu art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010, należy do kompetencji zarządcy infrastruktury.

56 W drugiej kolejności badanie kontekstu istotnych przepisów rozporządzenia nr 913/2010 i dyrektywy 2012/34 potwierdza wnioski przedstawione w pkt 52 i 55 niniejszego wyroku.

57 Po pierwsze, jak wskazuje motyw 26 wspomnianego rozporządzenia, wymóg, zgodnie z którym rada zarządzająca sporządza, regularnie aktualizuje i publikuje dokument, o którym mowa w art. 18 tego rozporządzenia, ma na celu ułatwienie dostępu do informacji zawartych między innymi w regulaminach sieci krajowych i dotyczących korzystania z całości głównej infrastruktury korytarza towarowego, jak również zagwarantowanie niedyskryminacyjnego dostępu do tego korytarza.

58 Wynika stąd, jak wskazał w istocie rzecznik generalny w pkt 71 opinii, dokument ten ma charakter informacyjny.

59 Po drugie, art. 56 ust. 2 dyrektywy 2012/34 przyznaje ustanowionemu zgodnie z art. 55 ust. 1 tej dyrektywy organowi regulacyjnemu, który jest organem autonomicznym i niezależnym, uprawnienie do weryfikacji między innymi tego, czy regulamin sieci, zdefiniowany w art. 3 pkt 26 owej dyrektywy, zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub przyznaje zarządcy infrastruktury uprawnienia dyskrecjonalne, które mogą zostać wykorzystane w celu dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców. Z takiej kontroli przestrzegania zasady niedyskryminacji w ramach regulaminu sieci wynika zatem, że to właśnie do zarządcy infrastruktury, który musi sporządzić i opublikować ten dokument, a nie do rady zarządzającej, należy określenie procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury przez wnioskodawców.

60 W tym względzie należy przypomnieć, że w ramach analizy art. 27 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34 oraz załącznika IV do tej dyrektywy Trybunał orzekł już, iż zgodnie z tą dyrektywą każdy wniosek o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury powinien zostać wniesiony przez przedsiębiorstwo kolejowe do zarządcy infrastruktury zgodnie z opracowanym przez niego regulaminem sieci oraz musi odpowiadać zasadom i kryteriom określonym w tym regulaminie (zob. podobnie wyrok z dnia 28 lutego 2019 r., SJ, C-388/17, EU:C:2019:161, pkt 38).

61 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o cel przyświecający rozporządzeniu nr 913/2010, postrzegany w świetle dyrektywy 2012/34, z art. 1 ust. 1 tego rozporządzenia wynika, że ustanawia ono przepisy dotyczące tworzenia i organizacji międzynarodowych korytarzy kolejowych przeznaczonych do konkurencyjnego transportu towarowego z myślą o rozwoju europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, jak również przepisy dotyczące wyboru i organizacji korytarzy towarowych oraz zarządzania nimi.

62 W tym względzie, jak wskazano w motywie 4 rozporządzenia nr 913/2010, aby zoptymalizować korzystanie z sieci i zapewnić jej wiarygodność, rozporządzenie to ustanawia nowe procedury w celu umocnienia współpracy między zarządcami infrastruktury w zakresie przydzielania międzynarodowych tras pociągów dla pociągów towarowych.

63 Wprawdzie taką współpracę między zarządcami infrastruktury w ramach korytarza towarowego może zagwarantować jedynie rada zarządzająca, odpowiedzialna w szczególności za ustalenie przepisów mających na celu ustanowienie punktu kompleksowej obsługi dla każdego korytarza towarowego, nie wynika stąd jednak, że taka rada zarządzająca jest uprawniona do określenia w konkretny sposób procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Takie uprawnienie mogłoby bowiem naruszać określone w dyrektywie 2012/34 zadania zarządców infrastruktury, co byłoby sprzeczne z wyrażoną w motywie 7 rozporządzenia nr 913/2010 wolą prawodawcy Unii, by – o ile nie przewidziano inaczej – przestrzegać praw i obowiązków, które dyrektywa ta przyznaje zarządcom infrastruktury.

64 W tym względzie należy oddalić argument spółki DB Netz, zgodnie z którym ten cel współpracy mógłby być zagrożony, gdyby zarządcy infrastruktury byli uprawnieni do regulowania procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w swoim regulaminie sieci, ponieważ takie uprawnienie wiązałoby się z ryzykiem niespójnych przepisów wynikających z różnych krajowych regulaminów sieci.

65 Jak bowiem stwierdził rzecznik generalny w pkt 69 opinii, procedura przewidziana w dokumencie sieci, która obejmuje między innymi procedurę dotyczącą składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, odzwierciedla właśnie współpracę między zarządcami infrastruktury, jak wynika to z przepisów art. 40 ust. 1 dyrektywy 2012/34. Ponadto w tym względzie należy zauważyć, że aby zagwarantować cel współpracy zarządców infrastruktury, konieczne wydaje się dokonanie wykładni przepisów rozporządzenia nr 913/2010 dotyczących roli rady zarządzającej, przeanalizowanych w pkt 48–51 niniejszego wyroku, w taki sposób, że do rady tej należy upewnienie się, iż krajowe regulaminy sieci nie zawierają sprzecznych przepisów.

66 Z całości powyższych rozważań wynika, że na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, iż art. 13 ust. 1, art. 14 ust. 9 i art. 18 lit. c) rozporządzenia nr 913/2010 oraz art. 27 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34 w związku z pkt 3 lit. a) załącznika IV do tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zdefiniowany w art. 3 pkt 2 wspomnianej dyrektywy zarządca infrastruktury jest organem właściwym do wydania, w ramach regulaminu sieci krajowej, przepisów mających

zastosowanie do procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, w tym w zakresie wyłącznego korzystania z określonego elektronicznego systemu rezerwacji, w punkcie kompleksowej obsługi przewidzianym w tym art. 13 ust. 1.

W przedmiocie pytania drugiego

67 Za pomocą pytania drugiego sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy kontrola dokonywana przez krajowy organ regulacyjny przepisów dotyczących procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi przewidzianych w regulaminie sieci powinna być prowadzona zgodnie z przepisami art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, czy też zgodnie z przepisami dyrektywy 2012/34, w szczególności art. 57 ust. 1 akapit pierwszy tej dyrektywy, oraz czy przepisy te należy interpretować w ten sposób, że organ regulacyjny państwa członkowskiego jest w stanie sprzeciwić się tym przepisom bez podjęcia współpracy z organami regulacyjnymi innych państw członkowskich uczestniczących w korytarzu towarowym lub przynajmniej bez skonsultowania się z nimi uprzednio w celu przyjęcia wspólnego sposobu postępowania.

68 Z brzmienia art. 20 ust. 1 i 3 rozporządzenia nr 913/2010 wynika zasadniczo, że organy regulacyjne współpracują i konsultują się ze sobą w celu monitorowania konkurencji w danym korytarzu towarowym, aby zapewnić w szczególności niedyskryminacyjny dostęp do tego korytarza.

69 Ponadto art. 56 ust. 2 dyrektywy 2012/34 przewiduje kontrolę regulaminu sieci, którą organ regulacyjny zapewnia z własnej inicjatywy „w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców”, przy czym uściślono w nim, że organ ten „[s]prawdza […] w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym”. W tym względzie, jak w odniesieniu do wszystkich kompetencji, które zostały im przyznane i które obejmują uprawnienie do podejmowania decyzji, z art. 57 ust. 1 akapit pierwszy tej dyrektywy wynika, że organy regulacyjne współpracują w celu koordynowania swoich procesów decyzyjnych w całej Unii.

70 Wynika stąd, że kontrola regulaminu sieci, dokonywana przez organ regulacyjny w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu, z jednej strony może wchodzić w zakres stosowania zarówno przepisów art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, jak i przepisów art. 56 ust. 2 dyrektywy 2012/34. Z drugiej strony zarówno art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, jak i art. 57 ust. 1 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34 nakazują w takim przypadku współpracę między organami regulacyjnymi. Niemniej w takim przypadku jak ten rozpatrywany w postępowaniu głównym, w którym kontrola dotyczy w szczególności przepisów odnoszących się do procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury korytarza towarowego, organy regulacyjne muszą wywiązywać się z obowiązków współpracy przewidzianych konkretnie w art. 20 rozporządzenia nr 913/2010.

71 W odniesieniu do kwestii, czy i w jakich ramach oraz na jakich warunkach ten art. 20 wymaga, by organ regulacyjny państwa członkowskiego dokonywał – sam lub we współpracy z organami regulacyjnymi innych zainteresowanych państw członkowskich w związku z danym korytarzem towarowym – kontroli regulaminu sieci zarządcy infrastruktury, z jednej strony przede wszystkim z art. 20 ust. 1 zdanie pierwsze wynika, że organy regulacyjne muszą współpracować w celu monitorowania konkurencji w korytarzu towarowym. Następnie, zgodnie z art. 20 ust. 3 w przypadku skargi dotyczącej międzynarodowych usług kolejowego transportu towarowego lub w ramach dochodzenia prowadzonego przez organ regulacyjny zainteresowanego państwa

członkowskiego z własnej inicjatywy, organ ten konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega międzynarodowa trasa pociągu dla danego pociągu towarowego, i zwraca się do nich o udzielenie wszelkich niezbędnych informacji przed podjęciem decyzji.

72 Wreszcie, zgodnie z motywem 25 rozporządzenia nr 913/2010, który nawiązuje do tego, co przewidziano w art. 20 ust. 1 zdanie drugie tego rozporządzenia, aby zapewnić niedyskryminacyjny dostęp do międzynarodowych usług kolejowych, konieczne jest zapewnienie skutecznej koordynacji między organami regulacyjnymi w odniesieniu do różnych sieci objętych danym korytarzem towarowym.

73 A zatem z art. 20 rozporządzenia nr 913/2010 w związku z motywem 25 tego rozporządzenia wynika obowiązek współpracy między organami regulacyjnymi państw członkowskich, który zobowiązuje je do przyjęcia w miarę możliwości wspólnego sposobu postępowania, gdy w ramach swoich uprawnień kontrolnych wydają decyzję mającą na celu zapewnienie niedyskryminacyjnego dostępu do kolejowych korytarzy towarowych.

74 Z drugiej strony należy podkreślić, że ten obowiązek współpracy przyczynia się również do zapewnienia celu przyświecającego przedmiotowemu rozporządzeniu polegającego na wzmocnieniu współpracy między zarządcami infrastruktury poprzez między innymi ustanowienie rad zarządzających odpowiedzialnych za wyznaczenie lub utworzenie punktu kompleksowej obsługi. Brak współpracy między organami regulacyjnymi, które są odpowiedzialne w szczególności za zapewnienie niedyskryminacyjnego dostępu do korytarzy towarowych, groziłby bowiem pojawieniem się różnych i potencjalnie sprzecznych przepisów w zakresie wyboru i organizacji dotyczących kolejowych usług przewozu towarowego dla tego samego korytarza towarowego, co mogłoby skutkować podważeniem systemu koordynacji ustanowionego przez punkt kompleksowej obsługi.

75 W związku z tym w niniejszym przypadku federalna agencja ds. sieci nie może podjąć decyzji takiej ja ta będąca przedmiotem sporu w postępowaniu głównym bez wywiązania się z obowiązków współpracy, które wynikają z art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, a w szczególności bez skonsultowania się uprzednio z innymi zainteresowanymi organami regulacyjnymi.

76 Mimo to – jak zauważył zasadniczo rzecznik generalny w pkt 85 opinii – z żadnego przepisu rozporządzenia nr 913/2010 nie wynika, iż obowiązek współpracy między organami regulacyjnymi oznacza, że organ regulacyjny państwa członkowskiego jest zobowiązany uzyskać zgodę organów regulacyjnych pozostałych zainteresowanych państw członkowskich przed wydaniem decyzji lub że jest on związany decyzjami podjętymi przez te inne organy regulacyjne.

77 Z powyższych rozważań wynika, że na pytanie drugie należy odpowiedzieć, iż kontrola dokonywana przez krajowy organ regulacyjny przepisów dotyczących procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi przewidzianych w regulaminie sieci powinna być prowadzona zgodnie z przepisami art. 20 rozporządzenia nr 913/2010 oraz że przepisy te należy interpretować w ten sposób, iż organ regulacyjny państwa członkowskiego nie może sprzeciwić się tym przepisom bez wywiązania się z obowiązków współpracy, które wynikają z tego art. 20, a w szczególności bez skonsultowania się z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich uczestniczących w danym korytarzu towarowym w celu przyjęcia w miarę możliwości wspólnego sposobu postępowania.

W przedmiocie pytania trzeciego

78 Biorąc pod uwagę odpowiedź udzieloną na pytanie pierwsze, nie ma potrzeby badania pytania trzeciego.

W przedmiocie pytania czwartego

79 Za pomocą pytania czwartego sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 należy interpretować w ten sposób, że ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w korytarzu towarowym ustalone przez radę wykonawczą na podstawie tego przepisu stanowią akt prawa Unii.

80 W tym względzie sąd ten zastanawia się w szczególności nad kwestią, czy ramy te stoją na przeszkodzie temu, by krajowy organ regulacyjny mógł wydać decyzję narzucającą system składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, który to system nie został uzgodniony z innymi krajowymi organami regulacyjnymi, których dotyczy dany korytarz towarowy.

81 Należy podkreślić, że zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 dla każdego korytarza towarowego zainteresowane państwa członkowskie, to jest te, przez których terytorium przebiega dany korytarz towarowy, ustanawiają radę wykonawczą odpowiedzialną za określenie ogólnych celów korytarza towarowego, nadzorowanie i podejmowanie między innymi działań wymienionych wyraźnie w art. 14 ust. 1 tego rozporządzenia. Rada wykonawcza składa się z przedstawicieli organów zainteresowanych państw członkowskich i zgodnie z art. 8 ust. 4 podejmuje decyzje za zgodą tych przedstawicieli.

82 Ponadto z brzmienia wspomnianego art. 14 ust. 1 wynika, że rada wykonawcza określa ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w danym korytarzu towarowym zgodnie z art. 14 ust. 1 dyrektywy 2001/14, który – mając na uwadze to, co zostało wskazane w pkt 45 niniejszego wyroku – odpowiada art. 39 ust. 1 dyrektywy 2012/34.

83 Otóż zgodnie z tym ostatnim przepisem to państwa członkowskie mają możliwość określenia ram alokacji zdolności przepustowej infrastruktury, z zastrzeżeniem spełnienia warunku dotyczącego niezależności zarządzania określonego w art. 4 tej dyrektywy.

84 A zatem z przepisów tych wynika, że o ile utworzenie rady wykonawczej jest nakazane przez prawo Unii na podstawie art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010, o tyle taka rada wykonawcza jest ustanawiana przez państwa członkowskie i nie stanowi ona zatem instytucji, organu lub jednostki organizacyjnej Unii.

85 Okoliczność, że ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w danym korytarzu towarowym w rozumieniu art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 są przyjmowane przez radę wykonawczą, oznacza jedynie, iż przyjęcie tych ram następuje w drodze wspólnego działania zarządców infrastruktury, a więc zainteresowanych państw członkowskich, które to działanie ma na celu wykonanie prawa Unii przewidzianego w rozporządzeniu nr 913/2010 i dyrektywie 2012/34.

86 W związku z tym takie ramy nie stanowią aktu prawa Unii, a zatem nie wykazują one cech charakterystycznych właściwych dla tego prawa.

87 Wynika stąd, że w niniejszej sprawie – jak zauważył rzecznik generalny w pkt 96 opinii – ogólne ramy ustanowione przez radę wykonawczą w celu alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w danym korytarzu towarowym w rozumieniu art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 nie stoją na przeszkodzie podjęciu działania przez zainteresowany krajowy organ regulacyjny w przypadku takim jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, aby zaradzić ewentualnemu problemowi dyskryminacji dotyczącemu procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi, która to procedura znajduje się w regulaminie sieci zarządcy infrastruktury.

88 W świetle powyższych rozważań na pytanie czwarte należy odpowiedzieć, że art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 należy interpretować w ten sposób, iż ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w danym korytarzu towarowym ustalone przez radę wykonawczą na podstawie tego przepisu nie stanowią aktu prawa Unii.

W przedmiocie pytania piątego

89 Biorąc pod uwagę odpowiedź udzieloną na pytanie czwarte, nie ma potrzeby badania pytania piątego.

W przedmiocie kosztów

90 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 13 ust. 1, art. 14 ust. 9 i art. 18 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy oraz art. 27 ust. 1 i 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w związku z pkt 3 lit. a) załącznika IV do tej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że zdefiniowany w art. 3 pkt 2 wspomnianej dyrektywy zarządca infrastruktury jest organem właściwym do wydania, w ramach regulaminu sieci krajowej, przepisów mających zastosowanie do procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury, w tym w zakresie wyłącznego korzystania z określonego elektronicznego systemu rezerwacji, w punkcie kompleksowej obsługi przewidzianym w tym art. 13 ust. 1.**

2) **Kontrola dokonywana przez krajowy organ regulacyjny przepisów dotyczących procedury składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w punkcie kompleksowej obsługi przewidzianych w regulaminie sieci powinna być prowadzona zgodnie z przepisami art. 20 rozporządzenia nr 913/2010, a przepisy te należy interpretować w ten sposób, że organ regulacyjny państwa członkowskiego nie może sprzeciwić się tym przepisom bez wywiązania się z obowiązków współpracy, które wynikają z tego art. 20, a w szczególności bez skonsultowania się z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich uczestniczących w danym korytarzu towarowym w celu przyjęcia w miarę możliwości wspólnego sposobu postępowania.**

3) Artykuł 14 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010 należy interpretować w ten sposób, że ogólne ramy alokacji zdolności przepustowej infrastruktury w danym korytarzu towarowym ustalone przez radę wykonawczą na podstawie tego przepisu nie stanowią aktu prawa Unii.

Podpisy