



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

24 iunie 2021 *

„Trimitere preliminară – Transporturi feroviare – Coridoare internaționale pentru transportul feroviar de marfă – Regulamentul (UE) nr. 913/2010 – Articolul 13 alineatul (1) – Instituirea unui ghișeu unic pentru fiecare coridor de transport de marfă – Articolul 14 – Natura cadrului pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă stabilit de comitetul executiv – Articolul 20 – Organisme de control – Directiva 2012/34/UE – Articolul 27 – Procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură – Rolul administratorilor infrastructurii – Articolele 56 și 57 – Funcțiile organismului de control și cooperarea între organismele de control”

În cauza C-12/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Renania de Nord-Westfalia, Germania), prin decizia din 10 decembrie 2019, primită de Curte la 13 ianuarie 2020, în procedura

DB Netz AG

împotriva

Bundesrepublik Deutschland,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, și domnii M. Ilešič, E. Juhász, C. Lycourgos (raportor) și I. Jarukaitis, judecători,

avocat general: domnul H. Saugmandsgaard Øe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru DB Netz AG, de H. R. J. Krüger și M. Kaufmann, Rechtsanwälte;
- pentru Bundesrepublik Deutschland, de C. Mögelin și J. Arnade, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, inițial de W. Mölls și C. Vrignon, ulterior de C. Vrignon, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: germana.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 25 februarie 2021,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 13 alineatul (1), a articolului 14 alineatele (1) și (9), a articolului 18 litera (c) și a articolului 20 din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO 2010, L 276, p. 22, rectificare în JO 2012, L 325, p. 19), precum și a articolului 27 alineatele (1) și (2), a articolului 57 alineatul (1) primul paragraf a doua teză și a anexei IV punctul 3 litera (a) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO 2012, L 343, p. 32, rectificare în JO 2015, L 67, p. 32).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între DB Netz AG, pe de o parte, și Bundesrepublik Deutschland (Republica Federală Germania), reprezentată de Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Agenția Federală a Rețelelor de Energie Electrică, Gaz, Telecomunicații, Poștă și Căi Ferate, Germania) (denumită în continuare „Agenția Federală a Rețelelor”), pe de altă parte, în legătură cu opoziția acesteia din urmă la proiectul său de modificare a condițiilor de depunere la ghișeul unic a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură pentru trasele internaționale prestabilite.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Regulamentul nr. 913/2010

- 3 Considerentele (4), (7), (25) și (26) ale Regulamentului nr. 913/2010 au următorul cuprins:
„(4) Cu toate că deschiderea pieței de transport feroviar de marfă a făcut posibilă intrarea în rețeaua feroviară a unor noi operatori, mecanismele de piață nu au fost și nu sunt suficiente pentru organizarea, reglementarea și garantarea siguranței traficului feroviar de marfă. Pentru a optimiza utilizarea rețelei și a asigura fiabilitatea acesteia este utilă introducerea unor proceduri suplimentare în vederea consolidării cooperării cu privire la alocarea traselor internaționale pentru trenurile de marfă între administratorii de infrastructură.
[...]
- (7) În absența unei dispoziții contrare, prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere drepturilor și obligațiilor care revin administratorilor de infrastructură, prevăzute în Directiva 91/440/CEE [a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO 1991, L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86)] și [în] Directiva 2001/14/CE [a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO 2001, L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66)] și, după caz, celor care revin organismelor de alocare menționate la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14[...]. Respectivele acte legislative rămân în vigoare, inclusiv cu privire la dispozițiile care afectează coridoarele de transport de marfă.

[...]

- (25) Pentru asigurarea accesului nediscriminatoriu la serviciile feroviare internaționale, este necesar să se asigure o coordonare eficientă între organismele de control cu privire la diferitele rețele acoperite de coridorul de transport de marfă.
- (26) Pentru facilitarea accesului la informații privind utilizarea tuturor infrastructurilor principale ale coridorului de transport de marfă și pentru garantarea unui acces nediscriminatoriu la respectivul coridor, consiliul de administrație ar trebui să elaboreze, să actualizeze și să publice periodic un document care să reunească toate aceste informații.”

4 Articolul 1 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„Prezentul regulament stabilește normele de instituire și de organizare a coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport feroviar de marfă competitiv în vederea dezvoltării unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv. Acesta stabilește normele de selectare, organizare și administrare a coridoarelor de transport de marfă, precum și planificarea orientativă a investițiilor în domeniul coridoarelor respective.”

5 Articolul 2 din regulamentul menționat prevede:

„(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 2 din Directiva 2001/14[...].

(2) În plus față de definițiile menționate la alineatul (1):

- (a) «coridor de transport de marfă» înseamnă totalitatea liniilor feroviare desemnate, inclusiv liniile de transbordare feroviară de pe teritoriul și, respectiv, dintre statele membre și, dacă este cazul, țări terțe europene, care leagă două sau mai multe terminale de-a lungul unei rute principale și, dacă este cazul, rute ocolitoare și secțiuni care le conectează, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2001/14[...];

[...]”

6 Articolul 8 din același regulament are următorul cuprins:

„(1) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, statele membre în cauză stabilesc un comitet executiv responsabil cu definirea obiectivelor generale ale coridorului de transport de marfă, supravegherea și luarea măsurilor prevăzute explicit la alineatul (7) din prezentul articol și la articolele 9 și 11, la articolul 14 alineatul (1) și la articolul 22. Comitetul executiv este alcătuit din reprezentanți ai autorităților statelor membre în cauză.

(2) Pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură vizați și, după caz, organismele de alocare menționate la articolul 14 alineatul (2) din Directiva 2001/14[...] stabilesc un consiliu de administrație responsabil cu luarea măsurilor prevăzute explicit la alineatele (5), (7), (8) și (9) din prezentul articol și la articolele 9-12, la articolul 13 alineatul (1), la articolul 14 alineatele (2), (6) și (9), la articolul 16 alineatul (1), la articolul 17 alineatul (1) și la articolele 18 și 19 din prezentul regulament. Consiliul de administrație este alcătuit din reprezentanții administratorilor de infrastructură.

(3) Statele membre și administratorii de infrastructură interesați de un coridor de transport de marfă cooperează în limitele menționate la alineatele (1) și (2), pentru a asigura dezvoltarea coridorului de transport de marfă în conformitate cu planul de punere în aplicare a acestuia.

(4) Comitetul executiv ia deciziile pe baza consimțământului reciproc al reprezentanților autorităților statelor membre în cauză.

[...]

(9) Consiliul de administrație coordonează, în conformitate cu planurile de desfășurare naționale și europene, utilizarea aplicațiilor informatice interoperabile sau a unor soluții alternative care pot deveni disponibile în viitor pentru a trata cererile de trase internaționale și a gestiona traficul internațional în cadrul coridorului de transport de marfă.”

7 Potrivit articolului 12 din Regulamentul nr. 913/2010:

„Consiliul de administrație coordonează și asigură publicarea într-un singur loc, de o manieră potrivită și conform unui calendar corespunzător, [a] programului desfășurării tuturor lucrărilor privind infrastructura și echipamentele aferente care ar limita capacitatea disponibilă a coridorului de transport de marfă.”

8 Articolul 13 din acest regulament prevede:

„(1) Consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă desemnează sau instituie un organism comun care oferă solicitanților posibilitatea de a solicita și de a primi răspunsuri într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni cu privire la capacitatea de infrastructură pentru trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă (denumit în continuare «ghișeu unic»).

(2) Ghișeu unic oferă, de asemenea, în calitate de instrument de coordonare, informații de bază privind alocarea capacității de infrastructură, inclusiv informațiile menționate la articolul 18. Acesta arată capacitatea de infrastructură disponibilă în momentul depunerii cererii, precum și caracteristicile sale în conformitate cu parametri predefiniți, cum ar fi viteza, lungimea, gabaritul de încărcare sau sarcina pe osie autorizată pentru trenurile care circulă pe coridorul de transport de marfă.

[...]”

9 Articolul 14 din regulamentul menționat prevede:

„(1) Comitetul executiv definește cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14[...].

(2) Consiliul de administrație evaluează necesitatea de capacitate care trebuie alocată trenurilor de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă ținând seama de studiul privind piața transporturilor menționat la articolul 9 alineatul (3) din prezentul regulament, cererile de capacitate de infrastructură legate de graficele de circulație trecute și actuale și acordurile-cadru.

[...]

(6) Consiliul de administrație promovează coordonarea normelor de prioritate privind alocarea capacităților pe coridorul de transport de marfă.

[...]

(9) Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă și grupul consultativ menționat la articolul 8 alineatul (7) stabilesc proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime a alocării capacităților între administratorii de infrastructură, atât pentru cererile prevăzute la articolul 13 alineatul (1), cât și pentru cererile primite de către administratorii de infrastructură în cauză. Aceasta ține seama, de asemenea, de accesul la terminale.

[...]”

10 Articolul 16 alineatul (1) din același regulament precizează:

„Consiliul de administrație al coridorului de transport de marfă stabilește proceduri de coordonare a gestionării traficului de-a lungul coridorului de transport de marfă. Consiliile de administrație ale coridoarelor interconectate de transport de marfă stabilesc proceduri de coordonare a traficului de-a lungul acestor coridoare de transport de marfă.”

11 Potrivit articolului 18 din Regulamentul nr. 913/2010:

„Consiliul de administrație elaborează, actualizează periodic și publică un document care conține:

(a) toate informațiile conținute în documentele de referință ale rețelelor naționale care privesc coridorul de transport de marfă, stabilite conform procedurii prevăzute la articolul 3 din Directiva 2001/14[...];

[...]

(c) informații referitoare la procedurile menționate la articolele 13-17 din prezentul regulament; și

[...]”

12 Articolul 20 din acest regulament prevede:

„(1) Organismele de control menționate la articolul 30 din Directiva 2001/14[...] cooperează pentru monitorizarea concurenței pe coridorul feroviar de transport de marfă. Acestea asigură îndeosebi accesul nediscriminatoriu la coridor și constituie organismele de sesizare prevăzute la articolul 30 alineatul (2) din directiva menționată. Acestea schimbă informațiile necesare obținute de la administratorii de infrastructură și de la alte părți interesate.

[...]

(3) În cazul unei reclamații adresate unui organism de control de către un solicitant în ceea ce privește serviciile internaționale de transport feroviar de marfă sau în cadrul unei inițiative de investigații (din proprie inițiativă) a unui organism de control, acest organism de control consultă organismele de control ale tuturor celorlalte state membre pe teritoriul cărora trece trasa internațională pentru transport de marfă pentru respectivul tren de marfă și solicită acestora toate informațiile necesare înainte de a lua o decizie.

[...]”

Directiva 2012/34

13 Articolul 3 punctele 2, 19 și 26 din Directiva 2012/34 prevede:

„În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

2. «administratorul infrastructurii» înseamnă orice organism sau firmă responsabilă, în special, de realizarea, administrarea și întreținerea infrastructurii feroviare, inclusiv gestionarea traficului, control-comandă și semnalizare; funcțiile administratorului infrastructurii în legătură cu o rețea sau o parte a unei rețele pot fi atribuite unor organisme sau firme diferite;

[...]

19. «solicitant» înseamnă o întreprindere feroviară sau o grupare internațională de întreprinderi feroviare sau alte persoane fizice sau juridice sau entități, de exemplu autoritățile competente prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 [al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 ale Consiliului (JO 2007, L 315, p. 1)] și încărcătorii, expeditorii și operatorii de transport combinat care doresc să obțină capacități de infrastructură pentru activități publice sau în interes comercial;

[...]

26. «document de referință al rețelei» înseamnă documentul prin care se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, inclusiv orice alte informații de acest fel necesare pentru a permite introducerea cererilor de capacități de infrastructură.”

14 Articolul 27 din această directivă prevede:

„(1) După consultarea părților interesate, administratorul infrastructurii stabilește și publică un document de referință al rețelei, care se obține după achitarea unei taxe care nu depășește costul de publicare a acestui document. Documentul de referință se publică în cel puțin două limbi oficiale ale Uniunii. Conținutul documentului de referință al rețelei va fi pus la dispoziție gratuit, în format electronic, pe portalul web al administratorului infrastructurii și este accesibil prin intermediul unui portal web comun. Acel portal web este creat de administratorii infrastructurii în temeiul cooperării acestora în conformitate cu articolele 37 și 40.

(2) Documentul de referință al rețelei stabilește caracteristicile infrastructurii puse la dispoziție întreprinderilor feroviare și conține informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructura feroviară relevantă. Documentul de referință al rețelei conține de asemenea informații care stabilesc condițiile de acces la infrastructurile de servicii legate de rețeaua administratorului de infrastructură și de furnizare de servicii în cadrul acestor infrastructuri sau indică un site pe care astfel de informații sunt puse la dispoziție cu titlu gratuit în format electronic. Conținutul documentului de referință al rețelei este prevăzut în anexa IV.

[...]”

15 Potrivit articolului 39 alineatul (1) din directiva menționată:

„Statele membre pot prevedea un cadru de alocare a capacităților de infrastructură, sub rezerva condiției de independență a administrării prevăzută la articolul 4. Se elaborează norme specifice de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii îndeplinește procedurile de alocare a capacităților. Administratorul infrastructurii se asigură în special de alocarea echitabilă și nediscriminatorie a capacităților de infrastructură, în conformitate cu dreptul Uniunii.”

16 Articolul 40 alineatul (1) din aceeași directivă precizează:

„Statele membre se asigură că administratorii infrastructurii colaborează pentru a permite crearea și alocarea eficientă a capacităților de infrastructură care străbat mai multe rețele de sisteme feroviare în cadrul Uniunii, inclusiv în temeiul acordurilor-cadru menționate la articolul 42. Administratorii infrastructurii stabilesc proceduri adecvate, care se supun normelor stabilite prin prezenta directivă, și organizează trasele care traversează mai multe rețele în consecință.

Statele membre se asigură că reprezentanții administratorilor de infrastructură ale căror decizii de alocare au impact asupra altor administratori de infrastructură se asociază pentru coordonarea alocării sau pentru alocarea tuturor capacităților de infrastructură relevante la nivel internațional, fără a aduce atingere reglementărilor specifice din dreptul Uniunii în materie de rețele feroviare orientate spre transportul de marfă. Principiile și criteriile pentru alocarea capacității stabilite în cadrul acestei cooperări sunt publicate de către administratorii infrastructurii în documentul de referință al rețelei în conformitate cu punctul 3 din anexa IV. Reprezentanți corespunzători ai administratorilor de infrastructuri din țări terțe pot fi asociați acestor proceduri.”

17 Articolul 55 alineatul (1) din Directiva 2012/34 prevede:

„Fiecare stat membru înființează un organism național unic de reglementare în sectorul feroviar. Fără a aduce atingere alineatului (2), acest organism este o autoritate autonomă, distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată în termeni organizatorici, funcționali, ierarhici și decizionali. În egală măsură, acesta este independent, în ceea ce privește organizarea, deciziile de finanțare, structura juridică și luarea de decizii, de orice administrator de infrastructură, de organismul de tarifare, de organismul de alocare sau de orice solicitant. În plus, organismul trebuie să fie independent din punct de vedere funcțional față de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.”

18 Potrivit articolului 56 alineatele (1) și (2) din această directivă:

„(1) Fără a aduce atingere articolului 46 alineatul (6), solicitantul are dreptul să conteste la organismul de reglementare în cazul în care consideră că nu a fost tratat echitabil, a fost discriminat sau a fost nedreptățit în orice fel și, în special, în legătură cu deciziile adoptate de către administratorul infrastructurii sau, după caz, de către întreprinderea feroviară sau de către operatorul unei infrastructuri de servicii în ceea ce privește:

- (a) documentul de referință al rețelei în versiunile provizorii și finale ale acestuia;
- (b) criteriile stabilite în acesta;
- (c) procedura de alocare și rezultatul său;
- (d) sistemul de tarifare;
- (e) nivelul sau structura tarifelor de infrastructură care i se cer sau i se pot cere a fi plătite;

- (f) măsuri privind accesul în conformitate cu articolele 10-13;
- (g) accesul la servicii și tarifarea acestora, în conformitate cu articolul 13.

(2) Fără a aduce atingere competențelor autorităților naționale din domeniul asigurării concurenței pe piața serviciilor feroviare, organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și, în special, de a controla literele (a)-(g) de la alineatul (1) din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți. Organismul va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare ale administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.”

- 19 Articolul 57 alineatul (1) primul paragraf din directiva menționată are următorul cuprins:

„Organismele de reglementare fac schimb de informații în ceea ce privește activitatea, principiile și practicile decizionale, în special de informații cu privire la aspectele principale ale procedurilor lor și la problemele de interpretare a legislației Uniunii în domeniul feroviar. Organismele de reglementare colaborează și în alte privințe în scopul coordonării decizionale pe teritoriul Uniunii. În acest scop, ele participă și colaborează în cadrul unei rețele care se întrunește periodic. Comisia este membră a rețelei, coordonează și sprijină activitatea acesteia și face recomandări rețelei, după caz. Comisia asigură cooperarea activă a organismelor de reglementare corespunzătoare.”

- 20 Articolul 65 din aceeași directivă prevede:

„Directivile 91/440[...], 95/18/CE [a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare (JO 1995, L 143, p. 70, Ediție specială, 07/vol. 3, p. 155)] și 2001/14[...], astfel cum au fost modificate prin directivele enumerate în partea A din anexa IX, se abrogă cu efect de la 17 iunie 2015, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în anexa IX partea B.

Trimiterile la directivele abrogate se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa X.”

- 21 Potrivit anexei IV la Directiva 2012/34:

„Documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 trebuie să conțină următoarele informații:

[...]

3. un capitol asupra principiilor și criteriilor pentru alocarea capacităților. Acesta stabilește caracteristicile generale ale capacităților de infrastructură disponibile pentru întreprinderile feroviare [...]. De asemenea, specifică procedurile și termenele limită în legătură cu procesul de alocare a capacităților. Conține criteriile speciale utilizate în timpul procesului, în special:

- (a) procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de la administratorul infrastructurii;
- (b) condițiile pe care trebuie să le îndeplinească solicitanții;

[...]

[...]”

Dreptul german

AEG

- 22 Articolul 14 alineatul (1) din Allgemeines Eisenbahngesetz (Legea generală privind căile ferate) din 27 decembrie 1993, în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „AEG”), prevede:

„Întreprinderile de infrastructură feroviară asigură utilizarea nediscriminatorie a infrastructurilor pe care le administrează, precum și furnizarea nediscriminatorie a serviciilor pe care le oferă în măsura prevăzută în regulamentul adoptat pe baza articolului 26 alineatul (1) punctele 6 și 7 și alineatul (4) punctul 1 [...]”

- 23 Potrivit articolului 14d din AEG:

„Întreprinderile publice de infrastructură feroviară informează organismul de control cu privire la
[...]

6. propunerea de revizuire sau de modificare a documentului de referință al rețelei și a condițiilor de utilizare a infrastructurilor de servicii, inclusiv a principiilor de tarificare și a cuantumului tarifelor preconizate.

[...]”

- 24 Articolul 14e din această lege prevede:

„(1) La primirea unei notificări în conformitate cu articolul 14d, organismul de control se poate opune
[...]

4. proiectului de revizuire sau de modificare prevăzut la articolul 14d prima teză punctul 6, în termen de patru săptămâni,

în măsura în care deciziile preconizate nu respectă dispozițiile legislației feroviare privind accesul la infrastructura feroviară. [...]

[...]

(3) În situația în care organismul de control își exercită dreptul de opoziție,

[...]

2. documentul de referință al rețelei sau condițiile de utilizare a infrastructurilor de servicii, inclusiv principiile de tarificare și cuantumului tarifelor preconizate, nu intră în vigoare în cazul prevăzut la alineatul (1) punctul 4.

[...]”

EIBV

- 25 Articolul 3 alineatul (1) din Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (Regulamentul privind utilizarea infrastructurii feroviare din 3 iunie 2005 (BGBl. 2005 I, p. 1566, denumit în continuare „EIBV”) prevede:

„Întreprinderile de infrastructură feroviară autorizează utilizarea nediscriminatorie a instalațiilor de serviciu pe care le administrează și furnizează nediscriminatoriu serviciile aferente și serviciile descrise în anexa 1 punctul 2, dacă acestea fac parte din activitățile lor comerciale. Administratorii de căi ferate sunt ținuti totodată să pună la dispoziție căile ferate pe care le administrează, sistemele de schimbare a macazului și de securitate, precum și instalațiile aferente de aprovizionare prin cateter din anumite secțiuni, să atribuie trase în conformitate cu prezentul regulament și să furnizeze serviciile descrise în anexa 1 punctul 1.”

- 26 Articolul 4 din acest regulament prevede:

„(1) Administratorul căilor ferate stabilește și [...] comunică condițiile de utilizare (condițiile de referință ale rețelei) aplicabile furnizării serviciilor menționate în anexa 1 punctul 1.

La cererea titularilor dreptului de acces, administratorul de căi ferate le comunică acestora, pe cheltuiala lor, documentul de referință al rețelei.

(2) Documentul de referință al rețelei trebuie să conțină cel puțin informațiile prevăzute în anexa 2 și în celelalte dispoziții ale acestui regulament, precum și condițiile generale de utilizare a traselor. Lista tarifelor nu face parte din documentul de referință al rețelei.

[...]”

- 27 Potrivit articolului 6 alineatul (1) din regulamentul menționat:

„Titularii dreptului de acces pot solicita în orice moment trase administratorului de căi ferate, cu excepția cazului în care prezentul regulament prevede altfel. [...]”

- 28 Anexa 1 la același regulament prevede:

„1. Serviciile obligatorii ale administratorului căilor ferate cuprind:

a) soluționarea cererilor de alocare a traselor;

[...]”

- 29 Anexa 2 la EIBV precizează:

„Documentul de referință al rețelei menționat la articolul 4 trebuie să conțină următoarele informații:

[...]

3. Principiile și criteriile de alocare a capacității feroviare.

Este necesar să fie puse la dispoziția titularilor dreptului de acces informații privind caracteristicile generale ale capacității căilor ferate, precum și cu privire la orice restricție de utilizare, inclusiv nevoia de capacitate preconizată în vederea întreținerii. Trebuie furnizate de asemenea informații privind desfășurarea și termenele procedurii de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, în special

a) procedura de depunere, la administratorul căilor ferate, a cererilor de alocare a traselor de către titularii dreptului de acces;

[...]"

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 30 DB Netz, filială deținută în proporție de 100 % de grupul Deutsche Bahn AG, este o întreprindere publică de infrastructură feroviară care administrează cea mai mare rețea feroviară din Germania.
- 31 În calitate de administrator al infrastructurii, DB Netz are obligația, în temeiul dreptului german, în special al articolului 4 alineatele (1) și (2) și al punctului 3 a treia teză litera a) din anexa 2 la EIBV, care pune în aplicare articolul 27 din Directiva 2012/34, să stabilească și să publice un document de referință al rețelei, ce cuprinde informații cu privire la desfășurarea și termenii procedurii de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură feroviară, în special procedura de depunere de către titularii dreptului de acces a cererilor de alocare a traselor la administratorul căilor ferate.
- 32 DB Netz participă, pe de altă parte, la exploatarea coridoarelor de transport de marfă la nivel european în sensul articolului 2 din Regulamentul nr. 913/2010, șase dintre aceste coridoare fiind vizate de rețeaua feroviară a DB Netz. În temeiul dispozițiilor regulamentului menționat, aceasta este însărcinată, împreună cu ceilalți administratori ai infrastructurii vizate de fiecare dintre coridoarele de transport de marfă în discuție, să stabilească un consiliu de administrație, implicat în administrarea coridorului de transport de marfă în cauză și căruia îi revine competența de a desemna și de a institui un ghișeu unic pentru fiecare coridor de transport de marfă, care să permită utilizatorilor acestuia din urmă să depună cererile de alocare a capacităților de infrastructură într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni, pentru trenurile lor de marfă transfrontaliere. Consiliul de administrație stabilește procedurile pentru a asigura coordonarea dintre administratorii infrastructurii pentru alocarea capacităților și pregătește și publică un document denumit „Corridor Information Document (CID)”, care conține informațiile privind condițiile de utilizare a coridorului de transport de marfă în cauză. În practica tuturor coridoarelor de transport de marfă în care este prezentă DB Netz, procedura de depunere a cererilor la ghișeul unic utilizează sistemul electronic de înregistrare denumit „Path Coordination System” (sistemul de coordonare a traselor) (denumit în continuare „sistemul de înregistrare PCS”).
- 33 În cursul anului 2015, consiliile de administrație pentru coridoarele de transport de marfă din care făcea parte DB Netz au decis ca cererile de alocare a capacităților de infrastructură pentru trasele internaționale prestabilite să poată fi depuse la ghișeul unic corespunzător fiecărui coridor numai prin intermediul unui sistem de înregistrare PCS. Aceste norme au fost publicate în cartea a 4-a a CID.
- 34 La 31 august 2015, DB Netz a notificat Agenției Federale a Rețelelor, competentă ca organism național de control în sensul articolului 55 din Directiva 2012/34, un proiect de modificare a documentului său de referință al rețelei din anul 2016. Această modificare privea în special procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură, pe trase prestabilite în coridoarele de transport de marfă în conformitate cu Regulamentul nr. 913/2010, la ghișeul unic competent. Modificarea avută în vedere viza, pentru depunerea cererilor de alocare a capacităților de infrastructură, să permită numai utilizarea sistemului de înregistrare PCS, eliminând posibilitatea de a utiliza un formular de cerere în caz de defecțiune tehnică a acestui sistem. Modificarea era motivată în special de faptul că normele de depunere a cererilor adoptate și publicate de consiliile de administrație pentru coridoarele de transport de marfă nu prevedeau utilizarea unui astfel de formular.

- 35 Prin decizia din 22 septembrie 2015, Agenția Federală a Rețelelor s-a opus, în temeiul articolului 14e alineatul (1) din AEG, proiectului de modificare a documentului de referință al rețelei din anul 2016 prezentat de DB Netz și, prin decizia din 8 martie 2016, a respins contestația formulată de acest administrator. Aceasta și-a motivat refuzul prin aceea că modificarea propusă, care urmărea eliminarea posibilității de a utiliza o soluție alternativă în caz de defecțiune tehnică a sistemului de înregistrare PCS, era contrară obligației DB Netz, care rezultă din aplicarea coroborată a articolului 14 alineatul (1) prima teză din AEG, precum și a articolului 3 alineatul (1) și a punctului 1 din anexa 1 la EIBV, de a garanta utilizarea nediscriminatorie a infrastructurii feroviare pe care o administrează, precum și furnizarea nediscriminatorie a serviciilor obligatorii pe care le propune, inclusiv soluționarea cererilor de alocare a traselor.
- 36 La 15 martie 2016, DB Netz a introdus la Verwaltungsgericht Köln (Tribunalul Administrativ din Köln, Germania) o acțiune având ca obiect anularea deciziei de refuz emise de Agenția Federală a Rețelelor. Această instanță a respins acțiunea prin hotărârea din 20 aprilie 2018, urmând în esență argumentele acestei agenții.
- 37 DB Netz a formulat apel împotriva acestei hotărâri la instanța de trimitere, care ridică problema dacă Agenția Federală a Rețelelor s-a opus în mod întemeiat modificării documentului de referință al rețelei din anul 2016 avute în vedere de DB Netz.
- 38 Instanța de trimitere consideră că Agenția Federală a Rețelelor avea motive suficiente pentru a reține că procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic prevăzut la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, reglementată la punctul 4.2.5.1 din documentul de referință al rețelei din anul 2016, prezenta o posibilă discriminare în lipsa unei soluții alternative în caz de disfuncționalitate tehnică a sistemului de înregistrare PCS.
- 39 Cu toate acestea, instanța de trimitere ridică, în primul rând, problema dacă această procedură poate, în conformitate cu articolul 4 alineatele (1) și (2) din EIBV coroborat cu punctul 3 a treia teză litera (a) din anexa 2 la acesta, să fie reglementată de DB Netz în documentul său de referință al rețelei și să fie astfel supusă controlului exhaustiv al Agenției Federale a Rețelelor sau dacă consiliul de administrație pentru coridorul de transport de marfă vizat are competența exclusivă în materie. În măsura în care articolul 4 alineatele (1) și (2) din EIBV coroborat cu punctul 3 a treia teză litera (a) din anexa 2 la acesta ar urmări punerea în aplicare a dispozițiilor articolului 27 alineatele (1) și (2) din Directiva 2012/34 coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la aceasta, ar fi determinant să se stabilească dacă procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură în discuție în litigiul principal intră sub incidența dispozițiilor menționate ale acestei directive.
- 40 În al doilea rând, în ipoteza în care această procedură ar trebui efectiv să fie reglementată și de DB Netz în documentul său de referință al rețelei, instanța de trimitere ridică problema dacă organismul național de control trebuie, cu ocazia verificării unui astfel de document în sensul articolului 27 din Directiva 2012/34, să respecte dispozițiile articolului 20 din Regulamentul nr. 913/2010, care prevede o cooperare a organismelor naționale de control și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă această obligație de cooperare exclude orice acțiune unilaterală sau impune ca organismul național de control să fie cel puțin obligat să urmărească o abordare coordonată. În ipoteza în care acest articol 20 nu ar fi aplicabil, instanța menționată ridică problema dacă din dispozițiile Directivei 2012/34, în special din cele ale articolului 57 din aceasta, decurge o obligație comparabilă de cooperare. În această privință, respectiva instanță apreciază că, în cazul lipsei unei coordonări în acest domeniu, cerințe contradictorii din partea organismelor naționale de control ar putea face mai dificilă, chiar imposibilă, realizarea obiectivului prevăzut la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, și anume posibilitatea de a depune cereri de alocare a capacităților de infrastructură într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni.

- 41 În al treilea rând, în ipoteza în care consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă este autorizat să stabilească el însuși procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic, instanța de trimitere consideră că ridică îndoieli faptul că Agenția Federală a Rețelelor poate efectua o verificare a documentului de referință al rețelei din anul 2016 a DB Netz dincolo de conformitatea conținutului acestuia cu normele adoptate de acest consiliu.
- 42 În al patrulea rând, în ipoteza în care organismele naționale de control ar fi competente să efectueze o astfel de verificare, instanța de trimitere consideră că este necesar să se clarifice importanța cadrului pentru alocarea capacităților infrastructurii pe coridorul de transport de marfă stabilit, în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, de comitetul executiv pentru un coridor de transport de marfă. Aceasta ridică problema modului în care se corelează, pe de o parte, faptul că comitetele executive pentru coridoarele de transport de marfă vizate au prevăzut în speță, la articolul 8 alineatul (2) din cadrul lor normativ, că toate capacitățile coridorului de transport de marfă respectiv trebuie publicate și atribuite cu ajutorul unui sistem internațional de înregistrare a cererilor care trebuie să fie coordonat cu celelalte coridoare de transport de marfă, și anume sistemul de înregistrare PCS, și, pe de altă parte, acțiunea unilaterală a Agenției Federale a Rețelelor, care urmărește să impună DB Netz cerințe cu privire la conceperea sistemului de înregistrare a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură fără coordonare cu organismele de control ale statelor membre în cauză, altele decât Republica Federală Germania. Instanța de trimitere are îndoieli în această privință cu privire la natura juridică și la efectul obligatoriu al cadrului pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă în sensul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010 și ridică problema dacă acest cadru este supus interpretării de către instanțele naționale sau de către Curte.
- 43 În aceste condiții, Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (Tribunalul Administrativ Superior al Landului Renania de Nord-Westfalia, Germania) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Regulamentul [...] nr. 913/2010, în special în ceea ce privește responsabilitățile atribuite consiliului de administrație pentru un coridor de transport de marfă, prevăzute la articolul 13 alineatul (1), la articolul 14 alineatul (9) și la articolul 18 litera (c) din acest regulament, trebuie interpretat în sensul că consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă este autorizat să definească el însuși procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic menționat la articolul 13 alineatul (1) din [respectivul] regulament și să prevadă în acest scop, de exemplu – în circumstanțe precum cele din speță –, utilizarea exclusivă a unui instrument electronic de înregistrare sau această procedură întră sub incidența dispozițiilor generale prevăzute la articolul 27 alineatele (1) și (2) [din Directiva 2012/34] coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la [aceasta], astfel încât procedura să poată fi stabilită numai de administratorii de infrastructură implicați într-un coridor de transport de marfă, în documentul respectiv de referință al rețelei acestora?
- 2) În cazul în care la prima întrebare se răspunde în sensul că procedura menționată la [respectiva întrebare] trebuie să fie reglementată exclusiv în documentul de referință al rețelei administratorilor de infrastructură implicați într-un coridor de transport de marfă, verificarea documentului de referință al rețelei efectuată de un organism național de control este reglementată în această privință la articolul 20 din Regulamentul nr. 913/2010 sau este reglementată numai de dispozițiile Directivei 2012/34[...] și de dispozițiile de drept național adoptate în scopul transpunerii acesteia?
- a) În cazul în care verificarea este reglementată de articolul 20 din Regulamentul [...] nr. 913/2010, este compatibil cu dispozițiile acestuia faptul că un organism național de control contestă o dispoziție din cadrul documentului de referință al rețelei, astfel cum este menționat la [prima întrebare], fără a acționa în comun și în mod coerent în această privință cu

organismele de control ale [...] state[lor] [membre, altele decât cel în cauză] implicate în coridorul de transport de marfă sau, cel puțin, fără a le consulta în prealabil, în efortul de asigurare a unei abordări comune?

- b) În măsura în care verificarea este reglementată de dispozițiile Directivei 2012/34[...] și de dispozițiile de drept național adoptate în scopul transpunerii acesteia, este compatibil cu acestea, în special cu obligația generală de coordonare prevăzută la articolul 57 alineatul (1) [primul paragraf] a doua teză din această directivă, faptul că un organism național de control contestă o astfel de dispoziție, fără a acționa în comun și în mod coerent în această privință cu organismele de control ale [...] state[lor] [membre, altele decât cel în cauză] implicate în coridorul de transport de marfă sau, cel puțin, fără a le consulta în prealabil, în efortul de asigurare a unei abordări comune?
- 3) În cazul în care la prima întrebare se răspunde în sensul că consiliul de administrație pentru un coridor de transport de marfă este autorizat să definească el însuși procedura menționată la [respectiva întrebare], un organism național de control este autorizat, în temeiul articolului 20 din Regulamentul nr. 913/2010 sau al dispozițiilor Directivei 2012/34[...] și al dispozițiilor de drept național elaborate în scopul transpunerii acesteia, să verifice documentul de referință al rețelei unui administrator de infrastructură cu privire la aspecte care depășesc conformitatea conținutului acestuia cu procedura definită de consiliul de administrație și să le conteste, dacă este cazul, atunci când documentul de referință al rețelei unui administrator de infrastructură conține dispoziții privind această procedură? În cazul unui răspuns afirmativ, cum trebuie să se răspundă la întrebările formulate la [a doua întrebare] în raport cu această competență a organismului de control?
- 4) În măsura în care, pe baza întrebărilor precedente, organismelor naționale de control le revin competențe de a verifica procedura menționată la [prima întrebare], articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul [...] nr. 913/2010 trebuie interpretat în sensul că respectivul cadru definit de comitetul executiv potrivit acestei dispoziții reprezintă dreptul Uniunii, care este obligatoriu pentru organismele naționale de control și pentru instanțele naționale, primează în raport cu dreptul național și face obiectul interpretării în ultimă instanță de către Curte [...]?
- 5) În cazul unui răspuns afirmativ la cea de a patra întrebare, dispoziția adoptată în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul [...] nr. 913/2010 de către comitetele executive pentru toate coridoarele de transport de marfă prevăzute la articolul 8 alineatul (2) din cadrul normativ respectiv, potrivit căreia capacitatea coridorului trebuie să fie publicată și alocată prin intermediul unui sistem internațional de depunere a cererilor care ar trebui să fie coordonat, în măsura posibilului, cu celelalte coridoare de transport de marfă, se opune deciziei unui organism național de control prin care unui administrator de infrastructură implicat într-un coridor de transport de marfă îi sunt furnizate indicații privind crearea acestui sistem de depunere a cererilor pentru documentul de referință al rețelei acestuia, care nu sunt coordonate cu organismele naționale de control din [celelalte state membre decât statul în cauză] implicate în coridoarele de transport de marfă?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- ⁴⁴ Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 13 alineatul (1), articolul 14 alineatul (9) și articolul 18 litera (c) din Regulamentul nr. 913/2010, precum și articolul 27 alineatele (1) și (2) din Directiva 2012/34 coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la această directivă trebuie interpretate în sensul că autoritatea competentă să adopte normele aplicabile procedurii de depunere a cererilor de alocare a capacităților de

infrastructură, inclusiv în ceea ce privește utilizarea exclusivă a unui anumit sistem electronic de înregistrare, la ghișeul unic prevăzut la articolul 13 alineatul (1) din acest regulament este consiliul de administrație, instituit în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din acest regulament, sau administratorul infrastructurii, definit la articolul 3 punctul 2 din directiva menționată.

- 45 Având în vedere că această întrebare vizează interpretarea dispozițiilor Regulamentului nr. 913/2010 și ale Directivei 2012/34, cu titlu introductiv, trebuie subliniat că din considerentul (7) al acestui regulament reiese că, în absența unei dispoziții contrare, regulamentul menționat trebuie aplicat fără să aducă atingere drepturilor și obligațiilor care revin administratorilor de infrastructură, prevăzute în Directivele 91/440 și 2001/14. În măsura în care Directiva 2012/34 a abrogat aceste două directive, iar, conform articolului 65 din aceasta, trimiterile la directivele abrogate menționate se interpretează ca trimiteri la Directiva 2012/34, dispozițiile Regulamentului nr. 913/2010 trebuie interpretate, prin urmare, în lumina acestei din urmă directive, cu excepția cazului în care prevăd altfel.
- 46 Pentru a răspunde la prima întrebare, este necesar, în consecință, să se examineze rolul pe care Regulamentul nr. 913/2010 îl atribuie consiliului de administrație a coridoarelor de transport de marfă, ținând seama în același timp de dispozițiile Directivei 2012/34 referitoare la sarcinile încredințate administratorilor de infrastructură.
- 47 În această privință, dintr-o jurisprudență constantă rezultă că dispozițiile dreptului Uniunii trebuie interpretate nu numai în funcție de formularea acestora, ci și în funcție de contextul lor, precum și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 ianuarie 2021 De Ruiter, C-361/19, EU:C:2021:71, punctul 39 și jurisprudența citată).
- 48 În ceea ce privește, în primul rând, modul de redactare a dispozițiilor relevante ale Regulamentului nr. 913/2010 și ale Directivei 2012/34, *primo*, din articolul 8 alineatul (2) din acest regulament reiese că, pentru fiecare coridor de transport de marfă, administratorii de infrastructură vizați stabilesc un consiliu de administrație alcătuit din reprezentanții acestor administratori, responsabil cu luarea măsurilor prevăzute explicit, printre altele, la acest articol 8 alineatul (9), la articolul 12, la articolul 13 alineatul (1), la articolul 14 alineatele (2), (6) și (9), la articolul 16 alineatul (1), precum și la articolul 18 din regulamentul menționat.
- 49 Astfel, mai întâi, potrivit articolului 8 alineatul (9) și articolului 12 din Regulamentul nr. 913/2010, consiliul de administrație, pe de o parte, coordonează, în conformitate cu planurile de desfășurare naționale și europene, utilizarea aplicațiilor informatice interoperabile sau a unor soluții alternative care pot deveni disponibile în viitor, pentru a trata cererile de trase internaționale și a gestiona traficul internațional în cadrul coridorului de transport de marfă, și, pe de altă parte, coordonează și asigură publicarea programului desfășurării tuturor lucrărilor privind infrastructura și echipamentele aferente care ar limita capacitatea disponibilă a coridorului de transport de marfă.
- 50 În continuare, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, consiliul de administrație desemnează sau instituie ghișeul unic, care reprezintă un organism comun ce oferă solicitanților posibilitatea de a solicita și de a primi răspunsuri într-un singur loc și în cadrul unei singure operațiuni cu privire la capacitatea de infrastructură pentru trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă. În această privință, potrivit dispozițiilor articolului 14 alineatele (2), (6) și (9), precum și ale articolului 16 alineatul (1) din acest regulament, consiliul de administrație evaluează necesitatea de capacitate care trebuie alocată trenurilor de marfă care circulă pe coridorul de transport de marfă, promovează coordonarea normelor de prioritate privind alocarea capacităților pe un astfel de coridor, stabilește proceduri pentru asigurarea unei coordonări optime între administratorii de infrastructură pentru alocarea acestor capacități, atât pentru cererile prevăzute la articolul 13 alineatul (1) menționat, cât și pentru cererile primite de administratorii de infrastructură în cauză, și stabilește proceduri de coordonare a gestionării traficului de-a lungul coridoarelor menționate.

- 51 În sfârșit, din articolul 18 din Regulamentul nr. 913/2010 reiese că consiliul de administrație elaborează, actualizează periodic și publică un document care conține în esență informațiile care privesc condițiile de utilizare a coridorului de transport de marfă, inclusiv, astfel cum reiese din cuprinsul literelor (a) și (c) ale acestui articol, toate informațiile conținute în documentele de referință ale rețelelor naționale care privesc coridorul de transport de marfă, stabilite conform procedurii prevăzute la articolul 27 din Directiva 2012/34, precum și informațiile referitoare la procedurile menționate la articolele 13-17 din acest regulament.
- 52 Așadar, din modul de redactare a dispozițiilor Regulamentului nr. 913/2010 menționate la punctele 48-51 din prezenta hotărâre rezultă, pe de o parte, că legiuitorul Uniunii a dorit să precizeze în mod expres măsurile pe care consiliul de administrație este responsabil să le ia și, pe de altă parte, că acest consiliu are în esență un rol de coordonare în ceea ce privește în special capacitățile de infrastructură, informațiile disponibile în această privință, precum și anumite aspecte ale cererilor de alocare a unor asemenea capacități.
- 53 Aceste dispoziții nu indică însă nicidecum că rolul consiliului menționat ar putea merge până la a permite acestuia să stabilească procedura de depunere a cererilor de înregistrare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic.
- 54 *Secundo*, în ceea ce privește sarcinile încredințate administratorului infrastructurii prin Directiva 2012/34, pe de o parte, din articolul 27 alineatul (1) din această directivă rezultă că fiecare administrator al infrastructurii trebuie să stabilească și să publice documentul de referință al rețelei naționale și, pe de altă parte, potrivit alineatului (2) al acestui articol coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la directiva menționată, un astfel de document conține procedurile conform cărora solicitanții pot cere capacități de la administratorul infrastructurii.
- 55 Din modul de redactare a acestor dispoziții ale Directivei 2012/34 reiese, prin urmare, că adoptarea normelor aplicabile procedurii de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură, precum cele care sunt prezentate la ghișeul unic pentru trenurile de marfă care traversează cel puțin o frontieră de-a lungul coridorului de transport de marfă, în sensul articolului 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, este de competența administratorului infrastructurii.
- 56 În al doilea rând, examinarea contextului dispozițiilor relevante ale Regulamentului nr. 913/2010 și ale Directivei 2012/34 confirmă concluziile care figurează la punctele 52 și 55 din prezenta hotărâre.
- 57 *Primo*, așa cum se arată în considerentul (26) al regulamentului amintit, cerința potrivit căreia consiliul de administrație elaborează, actualizează și publică periodic documentul menționat la articolul 18 din același regulament urmărește facilitarea accesului la informații, cuprinse în special în documentele de referință ale rețelelor naționale, privind utilizarea tuturor infrastructurilor principale ale coridorului de transport de marfă, precum și garantarea unui acces nediscriminatoriu la acest coridor.
- 58 Rezultă, astfel cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 71 din concluzii, că acest document are un caracter informativ.
- 59 *Secundo*, articolul 56 alineatul (2) din Directiva 2012/34 acordă organismului de control instituit în conformitate cu articolul 55 alineatul (1) din această directivă, care este o autoritate autonomă și independentă, competența de a verifica în special dacă documentul de referință al rețelei, definit la articolul 3 punctul 26 din directiva menționată, conține clauze discriminatorii sau creează puteri discreționare administratorului infrastructurii, care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți. Dintr-un asemenea control al respectării principiului nediscriminării în cadrul documentului de referință al rețelei rezultă, așadar, că administratorului infrastructurii, care trebuie să stabilească și să publice acest document, iar nu consiliului de administrație, îi revine sarcina de a stabili procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură formulate de solicitanți.

- 60 În această privință trebuie amintit că, în cadrul analizei articolului 27 alineatele (1) și (2), precum și a anexei IV la Directiva 2012/34, Curtea a statuat deja că orice cerere de alocare a capacităților de infrastructură trebuie, în temeiul acestei directive, să fie introdusă la administratorul infrastructurii de o întreprindere feroviară în conformitate cu documentul de referință al rețelei elaborat de acesta și trebuie să îndeplinească principiile și criteriile care figurează în acest document (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 februarie 2019, SJ, C-388/17, EU:C:2019:161, punctul 38).
- 61 În ceea ce privește, în al treilea rând, obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 913/2010, interpretat în lumina Directivei 2012/34, din articolul 1 alineatul (1) din acest regulament rezultă că acesta din urmă stabilește normele de instituire și de organizare a coridoarelor feroviare internaționale pentru un transport de marfă competitiv în vederea dezvoltării unei rețele feroviare europene pentru un transport de marfă competitiv, precum și normele de selectare, organizare și administrare a coridoarelor de transport de marfă.
- 62 În această privință, astfel cum se indică în cuprinsul considerentului (4) al Regulamentului nr. 913/2010, pentru a optimiza utilizarea rețelei și a asigura fiabilitatea sa, acest regulament introduce proceduri suplimentare în vederea consolidării cooperării dintre administratorii de infrastructură cu privire la alocarea traselor internaționale pentru trenurile de marfă.
- 63 Or, deși este adevărat că această cooperare între administratorii infrastructurii în cadrul unui coridor de transport de marfă nu poate fi garantată decât în cadrul consiliului de administrație, însărcinat în special cu stabilirea normelor care vizează punerea în aplicare a ghișeului unic pentru fiecare coridor de transport de marfă, nu rezultă însă că un asemenea consiliu de administrație este competent să stabilească în mod specific procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură. Astfel, o asemenea competență ar risca să aducă atingere sarcinilor administratorilor infrastructurii, prevăzute de Directiva 2012/34, ceea ce ar contraveni voinței legiuitorului Uniunii, exprimată în considerentul (7) al Regulamentului nr. 913/2010, de a respecta, în absența unei dispoziții contrare, drepturile și obligațiile pe care această directivă le atribuie administratorilor infrastructurii.
- 64 În această privință, trebuie respins argumentul societății DB Netz potrivit căruia acest obiectiv de cooperare ar putea fi compromis dacă administratorii infrastructurii ar fi competenți să reglementeze procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură în documentul lor de referință al rețelei, întrucât o asemenea competență ar implica un risc de norme incoerente care rezultă din diferitele documente de referință ale rețelelor naționale.
- 65 Astfel, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 69 din concluzii, procedura prevăzută în documentul de referință al rețelei, care o cuprinde, printre altele, pe cea referitoare la depunerea cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic, reflectă tocmai cooperarea dintre administratorii infrastructurii, astfel cum reiese din dispozițiile articolului 40 alineatul (1) din Directiva 2012/34. De altfel, trebuie arătat în această privință că, pentru a garanta obiectivul de cooperare a administratorilor infrastructurii, este necesar să se interpreteze dispozițiile Regulamentului nr. 913/2010 referitoare la rolul consiliului de administrație, examinate la punctele 48-51 din prezenta hotărâre, în sensul că revine acestuia sarcina de a se asigura că documentele de referință ale rețelelor naționale nu conțin norme contradictorii.
- 66 Din toate considerațiile care precedă rezultă că este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 13 alineatul (1), articolul 14 alineatul (9) și articolul 18 litera (c) din Regulamentul nr. 913/2010, precum și articolul 27 alineatele (1) și (2) din Directiva 2012/34 coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la această directivă trebuie interpretate în sensul că administratorul infrastructurii, definit la articolul 3 punctul 2 din directiva menționată, este autoritatea competentă să adopte, în cadrul documentului de referință al rețelei naționale, normele aplicabile procedurii de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv în ceea ce privește utilizarea exclusivă a unui anumit sistem electronic de înregistrare, la ghișeul unic prevăzut la acest articol 13 alineatul (1).

Cu privire la a doua întrebare

- 67 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă verificarea de către un organism național de control a normelor referitoare la procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic prevăzute în documentul de referință al rețelei este reglementată de dispozițiile articolului 20 din Regulamentul nr. 913/2010 sau de dispozițiile Directivei 2012/34, în special de cele ale articolului 57 alineatul (1) primul paragraf din această directivă, și dacă aceste dispoziții trebuie interpretate în sensul că organismul de control al unui stat membru este în măsură să se opună normelor menționate fără a coopera cu organismele de control ale celorlalte state membre implicate în coridorul de transport de marfă sau, cel puțin, fără a le consulta în prealabil pentru a ajunge la abordare comună.
- 68 Reiese în esență din modul de redactare a articolului 20 alineatele (1) și (3) din Regulamentul nr. 913/2010 că organismele de control cooperează și se consultă pentru monitorizarea concurenței pe coridorul de transport de marfă pentru a asigura îndeosebi accesul nediscriminatoriu la acest coridor.
- 69 În plus, articolul 56 alineatul (2) din Directiva 2012/34 prevede un control al documentului de referință al rețelei, asigurat de organismul de control din proprie inițiativă, „în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți”, precizând că acest organism „va verifica în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii”. În acest sens, la fel ca în privința ansamblului competențelor care le sunt atribuite și care presupun o putere de decizie, din articolul 57 alineatul (1) primul paragraf din această directivă rezultă că organismele de control colaborează în scopul coordonării proceselor decizionale pe teritoriul Uniunii.
- 70 Prin urmare, controlul unui document de referință al rețelei, efectuat de un organism de control pentru a preveni tratamentele discriminatorii, pe de o parte, poate intra atât sub incidența dispozițiilor articolului 20 din Regulamentul nr. 913/2010, cât și a dispozițiilor articolului 56 alineatul (2) din Directiva 2012/34. Pe de altă parte, atât articolul 20 din Regulamentul nr. 913/2010, cât și articolul 57 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 2012/34 impun într-un asemenea caz o cooperare între organismele de control. Cu toate acestea, în cazul, precum cel în discuție în litigiul principal, în care acest control privește în special normele referitoare la procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură ale unui coridor de transport de marfă, organismele de control trebuie să se conformeze obligațiilor de cooperare prevăzute în mod specific la articolul 20 din Regulamentul nr. 913/2010.
- 71 În ceea ce privește aspectul dacă – și în ce cadru și ce condiții – acest articol 20 impune ca organismul de control al unui stat membru să efectueze singur sau în cooperare cu organismele de control ale celorlalte state membre vizate de un coridor de transport de marfă verificarea documentului de referință al rețelei administratorului infrastructurii, pe de o parte, rezultă mai întâi din articolul 20 alineatul (1) prima teză menționat că organismele de control trebuie să coopereze pentru monitorizarea concurenței pe coridorul de transport de marfă. În continuare, potrivit alineatului (3) al aceluiași articol 20, în cazul unei reclamații adresate unui organism de control de către un solicitant în ceea ce privește serviciile internaționale de transport feroviar de marfă sau în cadrul unei investigații din proprie inițiativă, organismul de control al statului membru în cauză consultă organismele de control ale tuturor celorlalte state membre pe teritoriul cărora trece trasa internațională pentru transport de marfă pentru respectivul tren de marfă și solicită acestora toate informațiile necesare înainte de a lua o decizie.
- 72 În sfârșit, potrivit considerentului (25) al Regulamentului nr. 913/2010, care reflectă prevederile articolului 20 alineatul (1) a doua teză din acest regulament, pentru asigurarea accesului nediscriminatoriu la serviciile feroviare internaționale, este necesar să se asigure o coordonare eficientă între organismele de control cu privire la diferitele rețele acoperite de coridorul de transport de marfă.

- 73 Rezultă, aşadar, din articolul 20 din Regulamentul nr. 913/2010 interpretat în lumina considerentului (25) al acestui regulament o obligație de cooperare între organismele de control ale statelor membre care le obligă să ajungă, în măsura posibilului, la o abordare comună atunci când, în cadrul competențelor lor de control, adoptă o decizie care urmărește să asigure accesul nediscriminatoriu la coridoarele de transport feroviar de marfă.
- 74 Pe de altă parte, trebuie subliniat că această obligație de cooperare contribuie și la garantarea obiectivului urmărit de regulamentul menționat de a consolida cooperarea dintre administratorii infrastructurii, mai ales prin instituirea unor consilii de administrație însărcinate cu desemnarea sau instituirea ghișeului unic. Astfel, lipsa cooperării dintre organismele de control, care sunt însărcinate în special cu asigurarea unui acces nediscriminatoriu la coridoarele de transport de marfă, ar risca să permită apariția unor norme de selecție și de organizare diferite și potențial contradictorii privind serviciile de transport feroviar de marfă pentru același coridor de transport de marfă, ceea ce ar putea avea drept consecință repunerea în discuție a sistemului de coordonare instituit prin ghișeul unic.
- 75 În consecință, în speță, Agenția Federală a Rețelelor nu poate lua o decizie precum cea în discuție în litigiul principal fără a se conforma obligațiilor de cooperare care rezultă din articolul 20 din Regulamentul nr. 913/2010 și în special fără a consulta în prealabil celelalte organisme de control vizate.
- 76 Totuși, după cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 85 din concluzii, din nicio dispoziție a Regulamentului nr. 913/2010 nu reiese că obligația de cooperare dintre organismele de control implică obligația unui organism de control al unui stat membru de a obține consimțământul organismelor de control ale celorlalte state membre în cauză înainte de a adopta o decizie sau faptul că deciziile adoptate de aceste alte organisme de control sunt obligatorii pentru organismul menționat.
- 77 Din considerațiile care precedă rezultă că este necesar să se răspundă la a doua întrebare că verificarea de către un organism național de control a normelor referitoare la procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic prevăzute în documentul de referință al rețelei este reglementată de dispozițiile articolului 20 din Regulamentul nr. 913/2010, iar aceste dispoziții trebuie interpretate în sensul că organismul de control al unui stat membru nu se poate opune acestor norme fără a se conforma obligațiilor de cooperare care rezultă din articolul 20 menționat și în special fără a consulta organismele de control ale celorlalte state membre implicate în coridorul de transport de marfă pentru a ajunge, în măsura posibilului, la o abordare comună.

Cu privire la a treia întrebare

- 78 Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se analizeze a treia întrebare.

Cu privire la a patra întrebare

- 79 Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010 trebuie interpretat în sensul că constituie un act de drept al Uniunii cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă întocmit de comitetul executiv în temeiul acestei dispoziții.
- 80 În această privință, instanța menționată ridică în special problema dacă acest cadru se opune ca un organism de control național să poată adopta o decizie care impune un sistem de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic fără să fi făcut obiectul unei coordonări cu celelalte organisme naționale de control vizate de coridorul de transport de marfă.

- 81 Trebuie subliniat că, potrivit articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, pentru fiecare coridor de transport de marfă, un comitet executiv este stabilit de statele membre în cauză, și anume de cele al căror teritoriu este traversat de coridorul de transport de marfă, responsabil cu definirea obiectivelor generale ale coridorului de transport de marfă, supravegherea și luarea, printre altele, a măsurilor prevăzute explicit la articolul 14 alineatul (1) din acest regulament. Comitetul executiv este alcătuit din reprezentanți ai autorităților statelor membre în cauză și, potrivit alineatului (4) al articolului 8 menționat, ia decizii pe baza consimțământului reciproc al acestor reprezentanți.
- 82 În plus, din modul de redactare a articolului 14 alineatul (1) menționat reiese că comitetul executiv definește cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă în cauză, în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Directiva 2001/14, care, având în vedere cele arătate la punctul 45 din prezenta hotărâre, corespunde articolului 39 alineatul (1) din Directiva 2012/34.
- 83 Or, potrivit acestei din urmă dispoziții, statele membre au posibilitatea de a prevedea un cadru de alocare a capacităților de infrastructură, sub rezerva condiției de independență a administrării prevăzută la articolul 4 din această directivă.
- 84 Astfel, din aceste dispoziții rezultă că, deși crearea comitetului executiv este prevăzută de dreptul Uniunii în temeiul articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, un asemenea comitet executiv este instituit de statele membre și nu constituie, așadar, o instituție, un organ, un oficiu sau o agenție a Uniunii.
- 85 Faptul că comitetul executiv adoptă cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă, în sensul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, înseamnă doar că adoptarea sa este efectuată prin intermediul unei acțiuni colective a administratorilor infrastructurii și, așadar, a statelor membre în cauză, care urmărește punerea în aplicare a dreptului Uniunii, astfel cum este prevăzut de Regulamentul nr. 913/2010 și de Directiva 2012/34.
- 86 În consecință, un asemenea cadru nu constituie un act de drept al Uniunii și, prin urmare, nu prezintă caracteristicile specifice ale acestuia din urmă.
- 87 Rezultă că, în speță, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 96 din concluzii, cadrul instituit de comitetul executiv pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă, în sensul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010, nu se opune intervenției organismului de control național în cauză, într-un caz precum cel din litigiul principal, în vederea remedierii unei eventuale probleme de discriminare privind procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic, astfel cum figurează în documentul de referință al administratorului de infrastructură.
- 88 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la a patra întrebare că articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010 trebuie interpretat în sensul că nu constituie un act de drept al Uniunii cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă stabilit de comitetul executiv în temeiul acestei dispoziții.

Cu privire la a cincea întrebare

- 89 Având în vedere răspunsul dat la a patra întrebare, nu este necesară examinarea celei de a cincea întrebări.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 90 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

- 1) **Articolul 13 alineatul (1), articolul 14 alineatul (9) și articolul 18 litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, precum și articolul 27 alineatele (1) și (2) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european coroborat cu punctul 3 litera (a) din anexa IV la această directivă trebuie interpretate în sensul că administratorul infrastructurii, definit la articolul 3 punctul 2 din directiva menționată, este autoritatea competentă să adopte, în cadrul documentului de referință al rețelei naționale, normele aplicabile procedurii de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură, inclusiv în ceea ce privește utilizarea exclusivă a unui anumit sistem electronic de înregistrare, la ghișeul unic prevăzut la acest articol 13 alineatul (1).**
- 2) **Verificarea de către un organism național de control a normelor referitoare la procedura de depunere a cererilor de alocare a capacităților de infrastructură la ghișeul unic prevăzute în documentul de referință al rețelei este reglementată de dispozițiile articolului 20 din Regulamentul nr. 913/2010, iar aceste dispoziții trebuie interpretate în sensul că organismul de control al unui stat membru nu se poate opune acestor norme fără a se conforma obligațiilor de cooperare care rezultă din articolul 20 menționat și în special fără a consulta organismele de control ale celorlalte state membre implicate în coridorul de transport de marfă pentru a ajunge, în măsura posibilului, la o abordare comună.**
- 3) **Articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul nr. 913/2010 trebuie interpretat în sensul că nu constituie un act de drept al Uniunii cadrul pentru alocarea capacităților de infrastructură pe coridorul de transport de marfă stabilit de comitetul executiv în temeiul acestei dispoziții.**

Semnături