

**Processo C-144/20**

**Pedido de decisão prejudicial**

**Data de entrada:**

27 de março de 2020

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Administratīvā rajona tiesa (Tribunal Administrativo de Primeira Instância, Letónia)

**Data da decisão de reenvio:**

26 de março de 2020

**Recorrentes:**

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

**Recorrida:**

Valsts dzelzceļa administrācija (Administração Nacional dos Caminhos de Ferro)

---

*[Omissis]*

**O ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA**

**(Tribunal Administrativo de Primeira Instância) COM SEDE EM RIGA**

**DESPACHO**

*[Omissis]* 26 de março de 2020

O Administratīvā rajona tiesa

*[Omissis]*

[composição do órgão jurisdicional]

*[Omissis]* [informação relativa aos representantes das partes]

tendo analisado *[omissis]* o processo contencioso administrativo iniciado com o recurso de anulação, interposto pela sociedade anónima LatRailNet, da decisão *[omissis]* da Administração Nacional de Caminhos de Ferro de 27 de junho de 2018, e com o recurso de anulação, interposto pela sociedade anónima de direito público Latvijas dzelzceļš, da decisão [...] da Administração Nacional de Caminhos de Ferro de 7 de novembro de 2018,

**declara**

*Matéria de facto*

1. Em 30 de junho de 2017, a recorrente AS LatRailNet (responsável pelo desempenho das funções essenciais de gestor de infraestrutura ferroviárias), adotou as regras *[omissis]* relativas ao «regime de tarifação» (a seguir «regime de tarifação»). A secção II do anexo 3 do regime de tarifação, intitulada «Critérios quantitativos para a determinação das sobretaxas aplicáveis a segmentos de mercado específicos», enuncia no ponto 3 que, para o segmento de mercado «sab pak pas» [serviços de transporte de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público], o valor do critério  $S_s = 1$ , ao passo que o valor do critério  $S_s$  aplicável aos outros segmentos de mercado é determinado com base numa avaliação efetuada por um perito.
2. Em 27 de junho de 2018, a demandada, a Administração Nacional de Caminhos de Ferro, entidade reguladora do setor ferroviário, adotou uma decisão *[omissis]* (a seguir «decisão impugnada») que ordenava à demandante que adaptasse, até 24 de agosto de 2018, o regime de tarifação ao artigo 11.<sup>1</sup>, n.ºs 1 e 7, da Dzelzceļa likums (Lei relativa aos caminhos de ferro), de modo a fixar critérios de avaliação da sobretaxa aplicável ao segmento de mercado de transporte de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público, com exclusão das despesas previamente previstas pelo Orçamento do Estado ou pelos orçamentos das administrações locais que as transportadoras de passageiros não possam cobrir com as receitas provenientes do transporte.

A decisão impugnada prevê que, em conformidade com as disposições relativas ao regime de tarifação, o valor das taxas cobradas pela utilização do pacote mínimo de acesso e pelo acesso a infraestruturas que ligam instalações de serviço (a seguir «taxa pela utilização de infraestruturas») correspondem à soma dos custos diretos e da sobretaxa aplicável a um segmento de mercado concreto. Por seu turno, o montante da sobretaxa aplicável a determinado segmento de mercado é calculado segundo a fórmula incluída no regime de tarifação, na qual o principal fator é o coeficiente de ponderação do mercado  $mcb_s$ , que define o nível da sobretaxa permitido nas condições de mercado num determinado segmento de mercado, cujo montante é fixado como o valor máximo dos critérios de avaliação  $C_s$ ,  $V_s$  e  $S_s$ . Assim, se o  $mcb_s = 0$ , a sobretaxa não é aplicada ao segmento de mercado em causa, mas, se o  $mcb_s = 1$ , aplica-se a sobretaxa máxima ao segmento de mercado em causa. Nos termos da secção II do anexo 3 do regime de tarifação, intitulada «Critérios quantitativos para a determinação das sobretaxas aplicáveis em

segmentos de mercado específicos», o valor dos critérios  $C_s$  e  $V_s$  é 0, ao passo que o valor de  $S_s$  para o segmento de mercado de transporte de passageiros é 1. Dado que o valor máximo dos critérios de avaliação  $C_s$ ,  $V_s$  e  $S_s$  para o segmento de mercado de transporte de passageiros é 1, deve concluir-se que o valor do coeficiente de ponderação do mercado  $mcb_s$  também será 1. Por conseguinte, em conformidade com o regime de tarifação, ao segmento de mercado de transporte de passageiros é automaticamente aplicada o montante máximo da sobretaxa, sem avaliar as condições de mercado do segmento em causa.

Uma vez que, em conformidade com a Lei relativa aos caminhos de ferro e a Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (a seguir «Diretiva 2012/34»), as sobretaxas só são aplicáveis se as condições do mercado o permitirem, e tendo em conta a exigência segundo a qual a taxa pela utilização de infraestruturas não deve impedir a utilização das infraestruturas ferroviárias para uso público para os segmentos de mercado que possam pagar, pelo menos, os custos diretos, a Administração concluiu que, antes de aplicar a sobretaxa e determinar o seu montante, era necessário avaliar a competitividade e a solvabilidade do segmento de mercado em causa.

Dado que o regime de tarifação deveria incluir critérios para a avaliação da competitividade e da solvabilidade do segmento de mercado de transporte de passageiros, mas, efetivamente, não o faz, e que, em contrapartida, foi estabelecido um procedimento para a determinação da referida sobretaxa que tem como resultado que o valor da sobretaxa aplicável ao segmento de mercado de transporte de passageiros é sempre máximo, a Administração Nacional de Caminhos de Ferro concluiu que o regime de tarifação não era conforme com o artigo 11.<sup>1</sup>, n.ºs 1 e 7, da Lei relativa aos caminhos de ferro.

A função referida no artigo 31.º, n.º 1, ponto 9, da Lei relativa aos caminhos de ferro, no exercício da qual a Administração Nacional de Caminhos de Ferro declarou a incompatibilidade do regime de tarifação com o artigo 11.<sup>1</sup>, n.ºs 1 e 7, da Lei relativa aos caminhos de ferro, comporta também a obrigação de adotar uma decisão que sane essa situação, embora a administração disponha de uma margem de manobra quanto ao conteúdo do ato administrativo.

3. Em 26 de julho de 2018, a recorrente AS LatRailNet interpôs recurso no Administratīvā rajona tiesa (Tribunal Administrativo de Primeira Instância) pedindo a anulação da decisão impugnada.

Na petição e no seu apêndice, AS LatRailNet afirma que, nos termos do artigo 11.<sup>1</sup>, n.º 1, da Lei relativa aos caminhos de ferro, o desenvolvimento e a aprovação do regime de tarifação são da sua competência. Em seu entender, a Administração Nacional de Caminhos de Ferro agiu *ultra vires*, isto é, ultrapassando manifestamente os seus poderes, uma vez que, através da decisão impugnada, ordenou, no essencial, à recorrente que procedesse a alterações no regime de tarifação, impondo o conteúdo específico que devia ser incluído nesse

regime. Além disso, o artigo 13.<sup>1</sup>, n.º 1, ponto 4, da Lei relativa aos caminhos de ferro dispõe que as funções essenciais do gestor da infraestrutura ferroviária para uso público não podem ser desempenhadas por instituições estatais encarregadas da função reguladora no setor do transporte ferroviário.

Foi conferido à AS Pasažieru vilciens o direito exclusivo de oferecer serviços de transporte público em ligações ferroviárias regionais interurbanas até 30 de junho de 2031. Por conseguinte, não existe concorrência na prestação de serviços de transporte público ferroviário. Por estes motivos, a missão da Administração Nacional de Caminhos de Ferro de acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários (artigo 31.º, n.º 1, ponto 9, da Lei relativa aos caminhos de ferro) não pode ser levada a cabo, dado que o segmento de mercado relativo à prestação de serviços de transporte público ferroviário não está aberto à concorrência. Uma vez que não existe concorrência na prestação de serviços de transporte público ferroviário, a recorrente não pode satisfazer as exigências da administração que consistem em avaliar a competitividade e a solvabilidade do segmento de mercado em causa antes de aplicar a sobretaxa e de determinar o respetivo montante.

4. Por Decisão do Administratīvā rajona tiesa (Tribunal Administrativo de Primeira Instância) de 13 de novembro de 2018, a VAS Latvijas dzelzceļš (gestora da infraestrutura ferroviária) foi convidada a participar no processo na qualidade de terceira interessada.

A VAS Latvijas dzelzceļš considera que, ao adotar a decisão impugnada, a Administração Nacional de Caminhos de Ferro atuou para além da sua competência, uma vez que, em conformidade com o artigo 31.º, n.º 1, ponto 9, da Lei relativa aos caminhos de ferro, a administração só é competente para verificar o carácter não discriminatório dos regimes tarifários, e não para adotar a decisão impugnada, que tem incidência sobre um aspeto do regime de tarifação que não implica de modo algum uma eventual discriminação. Na sua opinião, em violação da sua obrigação de velar pelo cumprimento do requisito de independência da recorrente que lhe é imposto pelo artigo 13.<sup>1</sup>, n.º 6, da Lei relativa aos caminhos de ferro, a Administração Nacional de Caminhos de Ferro pôs em causa a sua independência.

No que diz respeito ao segmento de mercado de serviços de transporte de passageiros, a VAS Latvijas dzelzceļš considera que é possível estabelecer um valor máximo para o critério S<sub>s</sub>, uma vez que a AS Pasažieru vilciens, único representante do segmento de mercado de transporte de passageiros que paga à VAS Latvijas dzelzceļš a taxa pela utilização da infraestrutura (incluindo a sobretaxa), também estava protegida contra qualquer prejuízo suscetível de resultar da determinação dessa taxa.

5. Em 21 de agosto de 2018, a recorrente AS LatRailNet, que aceitou as alterações ao regime de tarifação [omissis], introduziu as alterações correspondentes no regime de tarifação, dando ao primeiro período do ponto 3 da secção II do anexo 3

das disposições relativas ao regime de tarifação a seguinte redação: «O valor do critério  $S_s$  é determinado, para todos os segmentos do mercado, com base numa avaliação efetuada por um perito».

6. Em 20 de setembro de 2018, a VAS Latvijas dzelzceļš apresentou uma reclamação à Administração Nacional de Caminhos de Ferro contra a alteração do regime de tarifação.

Após análise da reclamação apresentada pela VAS Latvijas dzelzceļš, a Administração Nacional de Caminhos de Ferro adotou, em 7 de novembro de 2018, uma decisão [*omissis*] em que indicou que a VAS Latvijas dzelzceļš não tinha o direito subjetivo a pedir a adoção de um ato administrativo destinado a anular a decisão da recorrente que alterava o regime de tarifação.

Em 5 de dezembro de 2018, a VAS Latvijas dzelzceļš interpôs recurso de anulação da decisão da Administração Nacional de Caminhos de Ferro de 7 de novembro de 2018.

Por Decisão [*omissis*] do Administratīvā rajona tiesa (Tribunal Administrativo de Primeira Instância) de 5 de fevereiro de 2019, os dois processos foram apensados.

Em 19 de fevereiro de 2020, a VAS Latvijas dzelzceļš pediu ao referido órgão jurisdicional que submetesse um pedido de decisão prejudicial ao Tribunal de Justiça da União Europeia. A VAS Latvijas dzelzceļš pede que se esclareça se o artigo 56.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34 deve ser interpretado no sentido de que confere à entidade reguladora competência para adotar, por sua própria iniciativa, uma decisão que ordena à empresa que desempenha as funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária que introduza, em disposições relativas ao cálculo das taxas pela utilização de infraestruturas, de determinadas alterações que não dizem respeito à discriminação dos candidatos. A VAS Latvijas dzelzceļš pede também que se esclareça se a obrigação, imposta aos Estados-Membros no artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34, de garantir a maior competitividade possível no mercado ferroviário ao estabelecer as sobretaxas adicionais aplicáveis às taxas pela utilização da infraestrutura, também é aplicável à determinação das taxas pela utilização de infraestruturas nos segmentos de mercado em que não existe concorrência.

*Direito aplicável*

*Direito da União Europeia*

7. Diretiva 2012/34, considerando 19 e artigos 7.º, 32.º, n.º 1, e 56.º, n.º 2, e [*omissis*] Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (a seguir «Regulamento n.º 1370/2007»), artigo 2.º, alínea f).

*Direito letão*

8. O artigo 1.º, ponto 23, da Lei relativa aos caminhos de ferro (disponível em: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>), prevê que, para efeitos dessa lei, se entende por:

23) funções essenciais do gestor de infraestrutura: a tomada de decisões sobre a repartição de capacidades, a repartição dos canais horários, incluindo a definição e avaliação da disponibilidade e a repartição de canais horários individuais, e a tomada de decisões sobre as taxas pela utilização de infraestruturas, incluindo a sua determinação e a sua cobrança.

O artigo 11.º, n.º 1, da Lei relativa aos caminhos de ferro dispõe que, após consulta dos candidatos e do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público, o responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público desenvolve e aprova um regime de tarifação relativo à utilização do pacote mínimo de acesso a que se refere o artigo 12.º, n.º 1, da referida lei e ao acesso a infraestruturas que ligam instalações de serviço, e transmite-o ao gestor de infraestrutura ferroviária para uso público com vista à sua inclusão nas especificações da rede. Exceto nos casos específicos previstos no artigo 11.º, n.º 10, da presente lei, o responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público deve garantir que o regime de tarifação em vigor se baseie nos mesmos princípios em toda a rede e que o referido regime seja aplicado de modo a que as taxas cobradas aos diferentes transportadores que prestam serviços equivalentes num segmento análogo de mercado sejam equivalentes e não discriminatórias.

O artigo 11.º, n.º 2, da Lei relativa aos caminhos de ferro dispõe que as taxas de utilização do pacote mínimo de acesso referido no artigo 12.º, n.º 1, dessa lei e de acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço devem corresponder ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário e ser conformes com os n.ºs 3 e 4 deste artigo e com o artigo 11.º da presente lei.

O artigo 11.º, n.º 1, da Lei relativa aos caminhos de ferro dispõe que, a fim de proceder à plena recuperação dos custos do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público, o responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público pode, se as condições do mercado o permitirem, aplicar sobretaxas adicionais às taxas de utilização do pacote mínimo de acesso referido no artigo 12.º, n.º 1, dessa lei e de acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço.

O artigo 11.º, n.º 2, ponto 1, da Lei relativa aos caminhos de ferro dispõe que, antes de aplicar essas sobretaxas, o responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público deve avaliar a sua relevância para, pelo menos, os segmentos de mercado seguintes e escolherá os mais relevantes: 1) transporte de passageiros e de mercadorias.

O artigo 11.<sup>1</sup>, n.º 7, da Lei relativa aos caminhos de ferro prevê que as sobretaxas devem ser aplicadas com base em princípios eficazes, transparentes e não discriminatórios, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível nos caminhos de ferro e respeitando os aumentos de produtividade alcançados pelas transportadoras. O valor das taxas não deve excluir a utilização da infraestrutura ferroviária para uso público por segmentos de mercado que possam pagar, pelo menos, os custos diretos acrescidos de uma taxa de rentabilidade suportável pelo mercado.

O artigo 31.º, n.º 1, ponto 9, da Lei relativa aos caminhos de ferro dispõe que a Administração Nacional de Caminhos de Ferro desempenha as seguintes funções:

9) acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários, em especial no mercado de serviços de transporte de passageiros de alta velocidade, e as atividades do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público, do responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público e do operador da instalação de serviço nas matérias referidas no ponto 8, alíneas a), b), c), d), e), f), g) h) i) e j), sem prejuízo da competência da autoridade nacional responsável pela defesa do direito da concorrência nos mercados de serviços ferroviários. Controla, em especial, os elementos referidos no ponto 8, alíneas a), b), c), d), e), f), g) h) i) e j), por sua própria iniciativa, a fim de evitar a discriminação de candidatos, e verifica, em especial, se as especificações da rede contêm cláusulas discriminatórias ou concedem ao gestor de infraestrutura ferroviária para uso público, ao responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária para uso público ou ao operador da instalação de serviço poderes discricionários que possam ser usados para discriminar os candidatos.

*Motivos pelos quais existem dúvidas quanto à interpretação do direito da União*

9. Com a decisão impugnada, Administração Nacional de Caminhos de Ferro, na sua qualidade de entidade reguladora, ordenou ao responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária que alterasse o critério de cálculo da sobretaxa aplicável ao segmento de mercado de serviços de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público, abrangido pelo regime de tarifação. A entidade reguladora baseou a adoção desta decisão no artigo 31.º, n.º 1, ponto 9, da Lei relativa aos caminhos de ferro, que dispõe que a entidade reguladora desempenha as seguintes funções: acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários e controlar, os elementos referidos no ponto 8, alíneas a), b), c), d), e), f), g) h) i) e j), do referido [n.º 1 do artigo 31.º], por sua própria iniciativa, a fim de evitar a discriminação de candidatos.

O artigo 56.º da Diretiva 2012/34 define as «funções da entidade reguladora» e dispõe, no seu n.º 2, que a entidade reguladora é competente para acompanhar a situação da concorrência nos mercados de serviços ferroviários e controla, em

especial, o n.º 1, alíneas a) a g), por sua própria iniciativa, a fim de evitar a discriminação de candidatos.

Daqui pode deduzir-se que a entidade reguladora é apenas competente para atuar por sua própria iniciativa a fim de evitar a discriminação de candidatos.

10. A jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia reconheceu a margem de manobra de que dispõe o gestor de infraestrutura ferroviária (no caso em apreço, o responsável pelo desempenho das funções essenciais do referido gestor) no que diz respeito ao conteúdo do regime de tarifação; no entanto, as funções da entidade reguladora circunscrevem-se, apenas, ao controlo do caráter não discriminatório do referido regime (Acórdãos do Tribunal de Justiça de 28 de fevereiro de 2013, Comissão/Espanha, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, n.º 44; de 28 de fevereiro de 2013, Comissão/Alemanha, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, n.º 82; e de 9 de novembro de 2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, n.º 85).
11. Os artigos 4.º e 7.º da Diretiva 2012/34 estabelecem a independência do gestor de infraestrutura ferroviária e das suas funções essenciais.

Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, o gestor de infraestrutura ferroviária é competente para a determinação e a cobrança das taxas (Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de julho de 2013, Comissão/República Checa, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, n.ºs 33 e 34). Além disso, no que respeita à margem de manobra do gestor de infraestrutura, o Tribunal de Justiça declarou que ele deve dispor de uma certa margem de manobra que lhe permita, pelo menos, adotar decisões que comportem escolhas e apreciações relativas aos fatores ou aos parâmetros com base nos quais esse cálculo é efetuado (Acórdãos do Tribunal de Justiça de 28 de fevereiro de 2013, Comissão/Espanha, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, n.º 44, e de 28 de fevereiro de 2013, Comissão/Alemanha, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, n.º 82).

A VAS Latvijas dzelzceļš entende que a margem de manobra de que dispõe o responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária, reconhecida pelo Tribunal de Justiça da União Europeia, só pode existir se as funções da entidade reguladora se circunscreverem à apreciação das eventuais discriminações. Caso contrário, ao ampliar as competências da entidade reguladora, estas duas funções fundir-se-iam, habilitando a entidade reguladora a influenciar (e, efetivamente, determinar) o conteúdo dos regimes de tarifação. Desta forma, a margem de manobra de que dispõe o responsável pelo desempenho das funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária seria posta em causa e ser-lhe-ia impossível atuar com a independência que lhe é reconhecida pelo Tribunal de Justiça da União Europeia.

12. O segmento de mercado relativamente ao qual a decisão impugnada impôs a obrigação de alterar o regime de tarifação é o dos serviços de transporte de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público, prestado, na Letónia,

pela AS Pasažieru vilciens. Esta sociedade é o único operador deste segmento de mercado, não existindo concorrência.

O artigo 32.º da Diretiva 2012/34, que prevê exceções *[omissis]* aos princípios de tarifação, dispõe no seu n.º 1 que, a fim de proceder à plena recuperação dos custos do gestor de infraestrutura, os Estados-Membros podem, se as condições do mercado o permitirem, aplicar sobretaxas adicionais com base em princípios eficazes, transparentes e não discriminatórios, garantindo ao mesmo tempo a maior competitividade possível nos segmentos do mercado ferroviário. No que diz respeito ao montante das sobretaxas, o artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34 dispõe que se deve avaliar a aplicação das sobretaxas em segmentos de mercado concretos, em especial analisando os seus efeitos no segmento de mercado de transporte de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público. Consequentemente, as disposições da Diretiva 2012/34 dispõem que, ao determinar o montante das sobretaxas para o segmento de mercado de transporte de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público, há que ter em conta, em particular, a competitividade desse segmento.

O considerando 19 da Diretiva 2012/34 menciona o Regulamento n.º 1370/2007 e afirma que, no âmbito da prestação do referido serviço nos termos do Regulamento n.º 1307/2007, podem ser conferidos direitos exclusivos, o que exclui, no essencial, qualquer concorrência. No entanto, a Diretiva 2012/34 não prevê exceções para este segmento de mercado no que diz respeito à avaliação da competitividade do segmento de mercado.

13. Tendo em conta a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia acima referida, este tribunal *[de reenvio]* considera que uma análise *prima facie* do quadro jurídico indica que a entidade reguladora é apenas competente para atuar por sua própria iniciativa a fim de evitar a discriminação de candidatos e que, além disso, ao determinar o montante da sobretaxa aplicável ao segmento de mercado de transporte de passageiros no âmbito de um contrato de serviço público, há que ter em conta, em particular, a competitividade desse segmento.

Uma vez tem dúvidas quanto à interpretação dos artigos 32.º, n.º 1, e 56, n.º 2, da Diretiva 2012/34, este tribunal considera necessário submeter questões prejudiciais ao Tribunal de Justiça da União Europeia. Por conseguinte, deve suspender-se a instância até que o Tribunal de Justiça da União Europeia se pronuncie sobre as referidas questões prejudiciais.

Em conformidade com o artigo 267.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, *[omissis]* [referência a normas processuais nacionais], este tribunal

### **decide**

Submeter ao Tribunal de Justiça da União Europeia as seguintes questões prejudiciais:

- 1) Deve o artigo 56.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34 ser interpretado no sentido de que confere à entidade reguladora competência para adotar, por sua própria iniciativa, uma decisão que ordena à empresa que desempenha as funções essenciais do gestor de infraestrutura ferroviária referidas no artigo 7.º, n.º 1, da referida diretiva que introduza, em disposições relativas ao cálculo das taxas pela utilização de infraestruturas (regime de tarifação), determinadas alterações que não dizem respeito à discriminação em prejuízo dos candidatos?
- 2) Em caso de resposta afirmativa à primeira questão, a entidade reguladora é competente para fixar nessa decisão as condições que essas alterações devem prever, por exemplo impondo a obrigação de excluir dos critérios para a determinação das taxas pela utilização de infraestruturas as despesas previamente previstas pelo Orçamento do Estado ou pelos orçamentos das administrações locais que as transportadoras de passageiros não possam cobrir com as receitas provenientes do transporte?
- 3) Deve o artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34 ser interpretado no sentido de que a obrigação que esta disposição impõe aos Estados-Membros, quando determina as sobretaxas adicionais aplicáveis às taxas pela utilização da infraestrutura, que garantam a maior competitividade possível nos segmentos do mercado ferroviário, é também aplicável à determinação das taxas pela utilização de infraestruturas nos segmentos de mercado em que não existe concorrência, nomeadamente devido ao facto de, no segmento de mercado em causa, o transporte ser assegurado apenas por um operador ferroviário, que dispõe do direito exclusivo, previsto no artigo 2.º, alínea f), do Regulamento n.º 1370/2007, para operar nesse segmento de mercado?

Suspender a instância até que o Tribunal de Justiça da União Europeia profira a sua decisão.

[*Omissis*] [assinaturas]