

Asia C-144/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

27.3.2020

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Administratīvā rajona tiesa (alueellinen hallintotuomioistuin,
Latvia)

Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:

26.3.2020

Kantajat:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Vastaaja:

Valsts dzelzceļa administrācija (valtion rautatiehallinto)

[– –]

**ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA (alueellinen hallintotuomioistuin)
RIIAN ISTUNTOPAIKKA**

VÄLIPÄÄTÖS

[– –] 26.3.2020

Administratīvā rajona tiesa

[– –]

[tuomioistuimen kokoonpano]

[– –] [asianosaisten edustajia koskevia tietoja]

on tutkinut [– –] hallinnollisen riita-asian, jonka ovat panneet vireille osakeyhtiö
LatRailNet [– –] 27.6.2018 tehdystä valtion rautatiehallinnon päätöksestä

nostamallaan kumoamiskanteella ja julkisoikeudellinen osakeyhtiö Latvijas dzelzceļš [–] 7.11.2018 tehdystä valtion rautatiehallinnon päätöksestä nostamallaan kumoamiskanteella, ja

toteaa seuraavaa:

Tosiseikat

1. Kantajana oleva AS LatRailNet (rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaava yritys) antoi 30.6.2017 hinnoittelujärjestelmää koskevat määräykset (jäljempänä hinnoittelujärjestelmä). Hinnoittelujärjestelmän liitteessä 3 olevan II osan, jonka otsikko on ”Määrälliset perusteet tietyillä markkinasegmenteillä perittävien lisähintojen määrittämiseksi”, 3 kohdassa määrätään, että markkinasegmentillä ”sab pak pas” perusteen S_s arvo on 1, kun taas muilla markkinasegmenteillä perusteen S_s arvo määritetään asiantuntija-arvion perusteella.
2. Vastaajana oleva valtion rautatiehallinto, joka toimii rautatiealan sääntelyelimenä, teki 27.6.2018 päätöksen [–] (jäljempänä riidanalainen päätös), jolla kantaja määrättiin ennen 24.8.2018 muuttamaan hinnoittelujärjestelmä rautatielain (Dzelzceļa likums) 11¹ §:n 1 ja 7 momentin mukaiseksi siten, että se vahvistaa perusteet julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettujen henkilöliikennepalvelujen markkinasegmentillä perittävän lisähinnan arvioimiseksi ja sulkee näiden perusteiden ulkopuolelle sellaiset valtion talousarviosta tai paikallishallintojen talousarvioista maksettavat ennakoituidut menot, joita henkilöliikenteen harjoittajat eivät pysty kattamaan liikennöinnistä saatavilla tuloilla.

Riidanalaisessa päätöksessä määrätään, että hinnoittelujärjestelmää koskevien määräysten mukaan vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävä maksu (jäljempänä infrastruktuurimaksu) määritetään laskemalla yhteen tietyn markkinasegmentin suorat kustannukset ja lisähinnat. Tietyllä markkinasegmentillä perittävän lisähinnan määrä määritetään hinnoittelujärjestelmässä esitettyllä laskentakaavalla, jossa tärkein lisähinnan määrän määrittämisessä käytetty muuttuja on markkinoiden painotuskerroin mcb_s . Se kuvaa tietyllä markkinasegmentillä vallitsevassa markkinatilanteessa sallittua lisähinnan määrää, joka vahvistetaan arviointiperusteiden C_s , V_s ja S_s enimmäisarvona. Jos siis $mcb_s = 0$, kyseisellä markkinasegmentillä ei peritä lisähintaa, mutta jos $mcb_s = 1$, lisähinta peritään kyseisellä markkinasegmentillä enimmäismääräisenä. Hinnoittelujärjestelmän liitteessä 3 olevassa II osassa, jonka otsikko on ”Määrälliset perusteet tietyillä markkinasegmenteillä perittävien lisähintojen määrittämiseksi”, vahvistetaan perusteiden C_s ja V_s arvoksi 0, kun taas henkilöliikenteen markkinasegmentillä perusteen S_s arvoksi vahvistetaan 1. Koska arviointiperusteiden C_s , V_s ja S_s enimmäisarvo henkilöliikenteen markkinasegmentillä on 1, voidaan päätellä, että myös markkinoiden painotuskertoimen mcb_s arvoksi on vahvistettava 1. Hinnoittelujärjestelmän mukaan henkilöliikenteen markkinasegmentillä lisähinta

peritään siten automaattisesti enimmäismääräisenä arvioimatta lainkaan kyseisellä segmentillä vallitsevaa markkinatilannetta.

Koska rautatielain ja yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (jäljempänä direktiivi 2012/34) mukaan lisähintoja voidaan periä vain markkinatilanteen niin salliessa ja koska edellytyksenä on, että infrastruktuurimaksu ei saa estää julkisen rautatieinfrastruktuurin käyttöä sellaisilla markkinasegmenteillä, jotka pystyvät maksamaan vähintään suorat kustannukset, rautatiehallinto totesi, että ennen lisähinnan asettamista ja sen suuruuden määrittämistä on arvioitava kyseisen markkinasegmentin kilpailukyky ja vakaus.

Koska hinnoittelujärjestelmään olisi sisällyttävä perusteet henkilöliikenteen markkinasegmentin kilpailukykyyn ja vakauden arvioimiseksi, mutta tosiasiallisesti näin ei ole, ja koska hinnoittelujärjestelmässä vahvistetaan lisähinnan määrittämiseksi menettely, jonka seurauksena lisähinta peritään henkilöliikenteen markkinasegmentillä enimmäismääräisenä kaikissa tilanteissa, valtion rautatiehallinto totesi, että hinnoittelujärjestelmä ei ole rautatielain 11¹ §:n 1 ja 7 momentin mukainen.

Valtion rautatiehallinnon hoidettavaksi rautatielain 31 §:n 1 momentin 9 kohdassa, jonka nojalla valtion rautatiehallinto totesi hinnoittelujärjestelmän rautatielain 11¹ §:n 1 ja 7 momentin vastaiseksi, annettuun tehtävään kuuluu myös velvollisuus tehdä päätös, jolla korjataan tällaiset tilanteet, joten sillä on harkintavaltaa päättäessään hallinnollisen toimen sisällöstä.

3. Kantajana oleva AS LatRailNet nosti 26.7.2018 Administratiivā rajona tiesassa kanteen, jossa se vaati riidanalaisen päätöksen kumoamista.

Kanteessaan ja sen liitteessä AS LatRailNet väittää, että rautatielain 11¹ §:n 1 momentin mukaan hinnoittelujärjestelmän laatiminen ja hyväksyminen kuuluvat sen toimivaltaan. AS LatRailNet katsoo, että menetellessään edellä mainitulla tavalla valtion rautatiehallinto toimi ultra vires eli ylitti selvästi toimivaltansa rajat, koska se riidanalaisella päätöksellä velvoitti kantajan muuttamaan hinnoittelujärjestelmää ja määrittäi kyseiseen järjestelmään tehtävien muutosten täsmällisen sisällön. Rautatielain 13¹ §:n 1 momentin 4 kohdassa säädetään, että julkisen rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista eivät voi huolehtia sellaiset valtion elimet, joiden tehtävänä on rautatiealan sääntely.

AS Pasažieru vilciensilla on 30.6.2031 saakka yksinoikeus julkisten liikennepalvelujen tarjoamiseen kaupunkien välisillä alueellisilla rautatiereiteillä. Julkisten rautatieliikennepalvelujen alalla ei siten ole kilpailua. Edellä esitetyn perusteella valtion rautatiehallinto ei voi tehtävänsä mukaisesti valvoa kilpailutilannetta rautatiepalvelujen markkinoilla (rautatielain 31 §:n 1 momentin 9 kohta), koska julkisten rautatieliikennepalvelujen markkinasegmenttiä ei ole avattu kilpailulle. Koska julkisten rautatieliikennepalvelujen alalla ei ole kilpailua, kantaja ei voi täyttää rautatiehallinnon vaatimusta siitä, että kyseisen

markkinasegmentin kilpailukyky ja vakaus on arvioitava ennen lisähinnan asettamista ja sen suuruuden määrittämistä.

4. Administratīvā rajona tiesan 13.11.2018 tekemällä päätöksellä VAS Latvijas dzelzceļš (rataverkon haltija) pyydettiin osallistumaan menettelyyn muuna osapuolena.

VAS Latvijas dzelzceļš katsoo, että tehdessään riidanalaisen päätöksen valtion rautatiehallinto ylitti toimivaltansa rajat, koska rautatielain 31 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaan rautatiehallinnolla on ainoastaan toimivalta varmistaa, että hinnoittelujärjestelmä on ketään syrjimätön, mutta ei toimivaltaa tehdä riidanalaisen kaltaista päätöstä, joka vaikuttaa sellaiseen hinnoittelujärjestelmän osaan, josta ei mitenkään aiheudu syrjintää. VAS Latvijas dzelzceļšin mukaan valtion rautatiehallinto loukkasi kantajan riippumattomuutta, vaikka se rautatielain 13¹ §:n 6 momentissa velvoitetaan nimenomaisesti valvomaan, että kantajan riippumattomuutta koskevaa vaatimusta noudatetaan.

Henkilöliikennepalvelujen markkinasegmentistä VAS Latvijas dzelzceļš toteaa, että perusteelle S_s voidaan vahvistaa enimmäisarvo, koska myös AS Pasažieru vilciens, joka on henkilöliikenteen markkinasegmentin ainoa edustaja ja suorittaa VAS Latvijas dzelzceļšille infrastruktuurimaksua (mukaan lukien lisähintaa), on suojattu mahdollisilta maksun määrittämisestä aiheutuville vahingoilta.

5. Kantajana oleva AS LatRailNet hyväksyi hinnoittelujärjestelmään määrätyt muutokset [–] ja vei ne 21.8.2018 kyseiseen järjestelmään muuttamalla [hinnoittelujärjestelmää koskevien] määräysten liitteessä 3 olevan II osan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen sanamuotoa seuraavasti: ”perusteen S_s arvo määritetään kaikilla markkinasegmenteillä asiantuntija-arvion perusteella”.
6. VAS Latvijas dzelzceļš teki 20.9.2013 valtion rautatiehallinnolle valituksen hinnoittelujärjestelmän muuttamisesta.

Tutkittuaan VAS Latvijas dzelzceļšin valituksen valtion rautatiehallinto teki 7.11.2018 päätöksen [–], jossa se totesi, ettei VAS Latvijas dzelzceļšilla ollut subjektiivista oikeutta vaatia valtion rautatiehallintoa tekemään hallinnollista päätöstä, jolla se kumoaisi hinnoittelujärjestelmän muuttamisesta tekemänsä päätöksen.

VAS Latvijas dzelzceļš nosti 5.12.2018 kanteen, jossa se vaati 7.11.[2018] tehdyn valtion rautatiehallinnon päätöksen kumoamista.

Administratīvā rajona tiesa yhdisti asiat 5.2.2019 [–] antamallaan päätöksellä.

VAS Latvijas dzelzceļš pyysi 19.2.2020 kyseistä tuomioistuinta esittämään ennakkoratkaisupyyntöns Euroopan unionin tuomioistuimelle. VAS Latvijas dzelzceļš pyytää selventämään, onko direktiivin [2012/34] 56 artiklan 2 kohtaa tulkittava siten, että siinä annetaan sääntelyelimelle oikeus tehdä omasta aloitteestaan päätös, jolla rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaava

yritys määrätään tekemään infrastruktuurimaksujen laskentaa koskeviin määräyksiin tiettyjä muutoksia, jotka eivät koske hakijoihin kohdistuvaa syrjintää. VAS Latvijas dzelzceļš pyytää myös selvittämään, onko direktiivin [2012/34] 32 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltioille asetettua velvollisuutta taata rautatiealan markkinasegmenttien paras mahdollinen kilpailukyky, kun ne asettavat infrastruktuurimaksuihin sovellettavia lisähintoja, sovellettava myös määritettäessä infrastruktuurimaksuja sellaisilla markkinasegmenteillä, joilla ei ole kilpailua.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

7. Direktiivin 2012/34 johdanto-osan 19 perustelukappale ja 7 artikla, 32 artiklan 1 kohta ja 56 artiklan 2 kohta ja [–] rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 (jäljempänä asetus N:o 1370/2007) 2 artiklan f alakohta.

Latvian oikeus

8. Rautatielain 1 §:n 23 momentin (saatavana osoitteessa <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) mukaan kyseisessä laissa käytetään seuraavia käsitteitä:

23) rataverkon haltijan olennaiset toiminnot: kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja reittien jakamista koskeva päätöksenteko, johon sisältyy saatavuuden määrittely ja arviointi sekä yksittäisten reittien jakaminen, ja infrastruktuurimaksuja koskeva päätöksenteko, mukaan lukien maksujen vahvistaminen ja kerääminen.

Rautatielain 11 §:n 1 momentissa säädetään, että julkisen rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavan yrityksen on hakijoita ja julkisen rataverkon haltijaa kuultuaan laadittava ja hyväksyttävä mainitun lain 12¹ §:n 1 momentissa tarkoitettujen vähimmäiskäyttömahdollisuuksien ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksien hinnoittelujärjestelmä ja toimitettava se julkisen rataverkon haltijalle, joka sisällyttää sen verkkoselostukseen. Mainitun lain 11¹ §:n 10 momentissa mainittuja erityistapauksia lukuun ottamatta julkisen rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavan yrityksen on varmistettava, että hinnoittelujärjestelmässä noudatetaan kaikkialla verkossa samoja periaatteita ja että hinnoittelujärjestelmän soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla.

Rautatielain 11 §:n 2 momentissa säädetään, että mainitun lain 12¹ §:n 1 momentissa tarkoitettu vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävä maksu ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävä maksu on

vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta, tämän pykälän 3 ja 4 kohdan ja 11¹ §:n mukaisesti.

Rautatielain 11¹ §:n 1 momentissa säädetään, että saadaksesen julkisen rataverkon haltijalle aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti julkisen rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaava yritys voi markkinoiden niin salliessa asettaa mainitun lain 12¹ §:n 1 momentissa tarkoitettuun vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävään maksuun ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävään maksuun sovellettavia lisähintoja.

Rautatielain 11¹ §:n 2 momentin 1 kohdassa säädetään, että ennen lisähintojen asettamista julkisen rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavan yrityksen on arvioitava lisähintojen merkittävyys vähintään seuraavilla markkinasegmenteillä ja valittava niistä asiaankuuluvat: 1) henkilö- ja tavaraliikenne.

Rautatielain 11¹ §:n 7 momentissa säädetään, että lisähinnat on perittävä toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla rautatiealan markkinasegmenttien paras mahdollinen kilpailukyky ja ottaen huomioon rautatieyritysten aikaansaama tuottavuuden kasvu. Maksut eivät kuitenkaan saa olla niin korkeita, että infrastruktuuria eivät voi käyttää sellaiset markkinasegmentit, jotka pystyvät maksamaan vähintään suorat kustannukset sekä sen katetuoton, jonka markkinat kestävät.

Rautatielain 31 §:n 1 momentin 9 kohdan mukaan valtion rautatiehallinnon on hoidettava seuraavat tehtävät:

9) seurattava kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla, erityisesti suurnopeusjunia käyttävien henkilöliikennepalvelujen markkinoilla, ja seurattava julkisen rataverkon haltijan, julkisen rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavan yrityksen ja palvelupaikan ylläpitäjän toimintaa 8 kohdan a, b, c, d, e, f, g, h, i ja j alakohdassa tarkoitetuilla aloilla, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi. Sen on valvottava 8 kohdan a, b, c, d, e, f, g, h, i ja j alakohtaa omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan ja erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä rataverkon haltijalle, julkisen rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavalle yritykselle ja palvelupaikan ylläpitäjälle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoihin kohdistuvaan syrjintään.

Syyt epävarmuuteen unionin oikeuden tulkinnasta

9. Riidanalaisella päätöksellä valtion rautatiehallinto, joka toimii sääntelyelimenä, velvoitti rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavan yrityksen muuttamaan julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettujen henkilöliikennepalvelujen markkinasegmentillä perittävän lisähinnan laskentaperustetta, joka esitettiin hinnoittelujärjestelmässä. Sääntelyelin perusteli

tämän päätöksen tekemistä rautatielain 31 §:n 1 momentin 9 kohdalla, jonka mukaan valtion rautatiehallinnon on hoidettava seuraavat tehtävät: seurattava kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla ja valvottava 31 §:n 1 momentin] 8 kohdan a, b, c, d, e, f, g, h, i ja j alakohtaa omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan.

Direktiivin 2012/34 56 artiklassa määritellään ”sääntelyelimen toiminta”, ja saman artiklan 2 kohdassa säädetään, että sääntelyelimellä on oltava valtuudet seurata kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla ja että se erityisesti valvoo 1 kohdan a–g alakohtaa omasta aloitteestaan ja ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan.

Tästä voidaan siten päätellä, että sääntelyelimellä on valtuudet toimia omasta aloitteestaan ainoastaan ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan.

10. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että rataverkon haltijalla (käsiteltävässä asiassa rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavalla yrityksellä) on harkintavaltaa päättää hinnoittelujärjestelmän sisällöstä; sitä vastoin sääntelyelimen tehtävänä on ainoastaan valvoa, että järjestelmä on ketään syrjimätön (tuomio 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, 44 kohta; tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 82 kohta ja tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, 85 kohta).
11. Direktiivin 2012/34 4 ja 7 artiklassa säädetään rataverkon haltijan riippumattomuudesta ja sen olennaisista toiminnoista.

Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että rataverkon haltijalla on toimivalta määrittää maksut ja periä ne (tuomio 11.7.2013, komissio v. Tšekin tasavalta, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, 33 ja 34 kohta). Rataverkon haltijan harkintavallasta unionin tuomioistuin on myös todennut, että rataverkon haltijalla on oltava tiettyä joustavuutta, jonka perusteella se voi tehdä vähintäänkin sellaisia päätöksiä, jotka edellyttävät kyseisessä laskutoimituksessa huomioon otettavia tekijöitä tai parametreja koskevia valintoja ja arviointeja (tuomio 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, 44 kohta ja tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 82 kohta).

VAS Latvijas dzelzceļš katsoo, että rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavalla yrityksellä oleva harkintavalta, jonka unionin tuomioistuin on vahvistanut, voi olla olemassa vain, jos sääntelyelimen tehtävät rajoittuvat mahdollisen syrjinnän arviointiin. Jos sitä vastoin sääntelyelimen toimivaltaa laajennettaisiin, nämä kaksi tehtävää sekoittuisivat ja sääntelyelin pystyisi vaikuttamaan hinnoittelujärjestelmien sisältöön (tosiasiallisesti määräämään sen). Tällä tavoin loukattaisiin rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaavan yrityksen harkintavaltaa, jolloin sen olisi mahdotonta toimia riippumattomasti unionin tuomioistuimen vahvistamalla tavalla.

12. Markkinasegmentti, jonka hinnoittelujärjestelmää riidanalaisessa päätöksessä määrättiin muuttamaan, on julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaisesti tuotettujen henkilöliikennepalvelujen markkinasegmentti, ja Latviassa näitä palveluja tuottaa AS Pasažieru vilciens. Yritys on kyseisen markkinasegmentin ainoa toimija, joten mitään kilpailua ei ole.

Direktiivin 2012/34 32 artiklan, jossa säädetään hinnoitteluperiaatteisiin liittyvistä [– –] poikkeuksista, 1 kohdassa säädetään, että saadaksesen rataverkon haltijalle aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti jäsenvaltio voi markkinoiden niin salliessa periä lisähintoja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla rautatiealan markkinasegmenttien parhaan mahdollisen kilpailukyyn. Lisähintojen suuruudesta direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 kohdassa säädetään, että lisähintojen perimistä tietyillä markkinasegmenteillä on arvioitava erityisesti tarkastelemalla maksujen vaikutuksia julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa harjoitettavan henkilöliikenteen markkinasegmentillä. Direktiivin 2012/34 säännöksistä siis ilmenee, että julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa harjoitettavan henkilöliikenteen markkinasegmentillä perittävien lisähintojen suuruutta määritettäessä on otettava huomioon muun muassa kyseisen segmentin kilpailukyky.

Direktiivin 2012/34 johdanto-osan 19 perustelukappaleessa viitataan asetukseen N:o 1370/2007 ja todetaan, että mainitun palvelun tarjoamiseen asetuksen N:o 1307/2007 nojalla voidaan myöntää yksinoikeuksia, mikä lähtökohtaisesti sulkee pois kaiken kilpailun. Direktiivissä 2012/34 ei kuitenkaan säädetä tälle markkinasegmentille poikkeuksia, jotka koskisivat sen kilpailukyyn arviointia.

13. Edellä mainittujen unionin tuomioistuimen tuomioiden perusteella [ennakkoratkaisua pyytävä] tuomioistuin katsoo asiaa koskevien oikeussääntöjen tarkastelun osoittavan ensi arviolta, että sääntelyelimellä on oikeus toimia omasta aloitteestaan ainoastaan ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan ja että julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa harjoitettavan henkilöliikenteen markkinasegmentillä perittävän lisähinnan suuruutta määritettäessä on arvioitava muun muassa kyseisen segmentin kilpailukyky.

Koska tämä tuomioistuin on epävarma direktiivin [2012/34] 32 artiklan 1 kohdan ja 56 artiklan 2 kohdan tulkinnasta, se katsoo, että asiassa on aiheellista pyytää ennakkoratkaisua unionin tuomioistuimelta. Asian käsittelyä on näin ollen lykättävä siihen asti, kun unionin tuomioistuin on antanut ennakkoratkaisun.

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 267 artiklan mukaisesti [– –] [viittaus kansallisiin menettelysääntöihin] tämä tuomioistuin

on päättänyt seuraavaa:

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- 1) Onko direktiivin [2012/34] 56 artiklan 2 kohtaa tulkittava siten, että siinä annetaan sääntelyelimelle oikeus tehdä omasta aloitteestaan päätös, jolla kyseisen direktiivin 7 artiklan 1 kohdassa mainituista rataverkon haltijan olennaisista toiminnoista vastaava yritys määrätään tekemään infrastruktuurimaksujen laskentaa koskeviin määräyksiin (hinnoittelujärjestelmään) tiettyjä muutoksia, jotka eivät koske hakijoihin kohdistuvaa syrjintää?
- 2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko sääntelyelimellä oikeus määrittää tällaisessa päätöksessä edellytykset, jotka kyseisillä muutoksilla on asetettava, ja esimerkiksi velvoittaa poistamaan infrastruktuurimaksujen määrittämisestä sellaiset valtion talousarviosta tai paikallishallintojen talousarvioista maksettavat ennakoitavat menot, joita henkilöliikenteen harjoittajat eivät pysty kattamaan liikennöinnistä saatavilla tuloilla?
- 3) Onko direktiivin [2012/34] 32 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että jäsenvaltioille kyseisessä kohdassa asetettua velvollisuutta taata rautatiealan markkinasegmenttien paras mahdollinen kilpailukyky asettaessaan infrastruktuurimaksuihin sovellettavia lisähintoja sovelletaan myös määritettäessä infrastruktuurimaksuja sellaisilla markkinasegmenteillä, joilla ei ole kilpailua esimerkiksi siksi, että liikennettä harjoittaa kyseisellä markkinasegmentillä yksi ainoa rautatieliikenteen toimija, jolle on annettu asetuksen N:o 1370/2007 2 artiklan f alakohdassa tarkoitettu yksinoikeus liikenteen harjoittamiseen kyseisellä markkinasegmentillä?

Asian käsittelyä lykätään siihen asti, kun Euroopan unionin tuomioistuin on antanut ratkaisunsa.

[– –] [allekirjoitukset]