

Asunto C-144/20

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

27 de marzo de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Administratīvā rajona tiesa (Tribunal de Primera Instancia de lo Contencioso-Administrativo, Letonia)

Fecha de la resolución de remisión:

26 de marzo de 2020

Partes demandantes:

AS «LatRailNet»

VAS «Latvijas dzelzceļš»

Parte demandada:

Valsts dzelzceļa administrācija (Administración Estatal de Ferrocarriles)

[omissis]

La ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

(Tribunal de Primera Instancia de lo Contencioso-Administrativo) CON SEDE EN RIGA

RESOLUCIÓN

[omissis] 26 de marzo de 2020

La Administratīvā rajona tiesa

[omissis]

[composición del órgano jurisdiccional]

[omissis] [información relativa a los representantes de las partes]

habiendo examinado [*omissis*] el litigio contencioso-administrativo iniciado mediante el recurso de anulación interpuesto por la sociedad anónima LatRailNet contra la decisión [*omissis*] de la Administración Estatal de Ferrocarriles de 27 de junio de 2018 y mediante el recurso de anulación interpuesto por la sociedad anónima de Derecho público Latvijas dzelzceļš contra la decisión [...] de la Administración Estatal de Ferrocarriles de 7 de noviembre de 2018,

declara

Antecedentes de hecho

1. El 30 de junio de 2017, la demandante, AS LatRailNet (encargada de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias), adoptó las disposiciones [*omissis*] relativas al «sistema de cánones» (en lo sucesivo, «sistema de cánones»). En la sección II del anexo 3 del sistema de cánones, que lleva por título «Criterios cuantitativos para la determinación de los recargos aplicables en segmentos de mercado específicos», el punto 3 dispone que, para el segmento de mercado [«]sab pak pas[»], el valor del criterio $S_s = 1$, mientras que el valor del criterio S_s aplicable en otros segmentos de mercado se determinará sobre la base de una valoración llevada a cabo por un perito.
2. El 27 de junio de 2018, la demandada, la Administración Estatal de Ferrocarriles, organismo regulador del sector ferroviario, adoptó una decisión [*omissis*] (en lo sucesivo, «decisión impugnada»), por la que conminaba a la demandante a adecuar, antes del 24 de agosto de 2018, el sistema de cánones al artículo 11¹, apartados 1 y 7, del Dzelzceļa likums (Ley de Ferrocarriles), de modo que estableciera criterios para evaluar el recargo aplicable al segmento de mercado de servicios de transporte de viajeros en el marco de un contrato de servicio público, excluyendo de ellos los gastos previamente programados cubiertos por el presupuesto estatal o por los presupuestos de las administraciones locales que los transportistas de pasajeros no pudieran cubrir con los ingresos procedentes del transporte.

La decisión impugnada establece que, con arreglo a las disposiciones relativas al sistema de cánones, el canon de acceso mínimo y de acceso a infraestructuras que conectan infraestructuras con instalaciones de servicio (en lo sucesivo, «canon por la utilización de infraestructuras») se calcula como la suma de los costes directos y de los recargos para un segmento de mercado concreto. Por su parte, el importe del recargo para un segmento de mercado concreto se calcula con arreglo a la fórmula incluida en el sistema de cánones, en la que el principal factor para determinar el importe del recargo es el coeficiente de ponderación del mercado mcb_s , que describe el importe de recargo permitido en una situación de mercado en un segmento de mercado concreto, cuya cuantía se establece como el valor máximo de los criterios de evaluación C_s , V_s y S_s . Así pues, si el $mcb_s = 0$, el recargo no se aplica al segmento de mercado en cuestión, pero, si el $mcb_s = 1$, se aplica al segmento de mercado de que se trate el recargo máximo. Con arreglo a la sección II del anexo 3 del sistema de cánones, que lleva por título «Criterios

cuantitativos para la determinación de los recargos aplicables en segmentos de mercado específicos», el valor de los criterios C_s y V_s es 0, mientras que el valor de S_s para el segmento de mercado de transporte de viajeros se fija en 1. Dado que el valor máximo de los criterios de evaluación C_s , V_s y S_s para el segmento de mercado de transporte de viajeros es 1, cabe concluir que el valor del coeficiente de ponderación del mercado mcb_s también se fijará en 1. Por lo tanto, con arreglo al sistema de cánones, se aplicará automáticamente al segmento de mercado de transporte de viajeros el recargo en su importe máximo, sin evaluar la situación de mercado del segmento en cuestión.

Toda vez que, de conformidad con la Ley de Ferrocarriles y la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (en lo sucesivo, «Directiva 2012/34»), los recargos solo son aplicables si la situación del mercado lo permite, y habida cuenta del requisito de que el canon por la utilización de infraestructuras no debe impedir la utilización de infraestructuras ferroviarias de uso público para aquellos segmentos de mercado que puedan cubrir al menos los costes directos, la Administración concluyó que, antes de aplicar el recargo y determinar su importe, era preciso evaluar la competitividad y la solvencia del segmento de mercado en cuestión.

Puesto que el sistema de cánones debería incluir criterios para la evaluación de la competitividad y la solvencia del segmento de mercado de transporte de viajeros, pero de hecho no lo hace, y habida cuenta de que, en cambio, se establece un procedimiento para la determinación de dicho recargo que tiene como resultado que el recargo aplicable al segmento de mercado de transporte de viajeros se imponga en todo caso en la cuantía máxima, la Administración Estatal de Ferrocarriles concluyó que el sistema de cánones no era conforme con el artículo 11¹, apartados 1 y 7, de la Ley de Ferrocarriles.

El desempeño por la Administración Estatal de Ferrocarriles de la función mencionada en el apartado 31, apartado 1, punto 9, de la Ley de Ferrocarriles, en virtud de la cual declaró la incompatibilidad del sistema de cánones con el artículo 11¹, apartados 1 y 7, de la Ley de Ferrocarriles, incluye asimismo la obligación de adoptar una decisión con la que se ponga remedio a tal situación, si bien la administración dispone de un margen de apreciación en cuanto al contenido del acto administrativo.

3. El 26 de julio de 2018, la demandante AS LatRailNet interpuso recurso ante la Administratīvā rajona tiesa solicitando la anulación de la decisión impugnada.

En la demanda y en su apéndice, AS LatRailNet afirma que, con arreglo al artículo 11¹, apartado 1, de la Ley de Ferrocarriles, el desarrollo y la aprobación del sistema de cánones son competencia suya. A su entender, al obrar como lo hizo, la Administración Estatal de Ferrocarriles actuó *ultra vires*, es decir, excediendo manifiestamente sus facultades, ya que, mediante la decisión impugnada, impuso esencialmente a la demandante la obligación de realizar

cambios en el sistema de cánones, indicando el contenido específico que debía incluirse en dicho sistema. Además, el artículo 13¹, apartado 1, punto 4, de la Ley de Ferrocarriles dispone que las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público no pueden ser desempeñadas por instituciones estatales a las que se haya encomendado la función reguladora en el sector del transporte ferroviario.

Se ha conferido a AS Pasažieru vilciens el derecho exclusivo de proporcionar servicios de transporte público en rutas regionales interurbanas por ferrocarril hasta el 30 de junio de 2031. Por lo tanto, en la prestación de servicios de transporte público por ferrocarril no existe competencia. Habida cuenta de lo anterior, no es posible llevar a cabo la misión de la Administración Estatal de Ferrocarriles de supervisar la situación de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios (artículo 31, apartado 1, punto 9, de la Ley de Ferrocarriles), ya que el segmento de mercado relativo a la prestación de servicios de transporte público por ferrocarril no está abierto a la competencia. Puesto que no existe competencia en la prestación de servicios de transporte público por ferrocarril, la demandante no puede dar cumplimiento a las exigencias de la administración de evaluar la competitividad y la solvencia del segmento de mercado de que se trata antes de aplicar el recargo y determinar su importe.

4. Mediante resolución de la Administratīvā rajona tiesa de 13 de noviembre de 2018, se invitó a VAS Latvijas dzelzceļš (administrador de la infraestructura ferroviaria) a participar en el proceso como tercero interesado.

VAS Latvijas dzelzceļš considera que, al adoptar la decisión impugnada, la Administración Estatal de Ferrocarriles actuó más allá de su ámbito de competencia, ya que, de conformidad con el artículo 31, apartado 1, punto 9, de la Ley de Ferrocarriles, la administración solo es competente para verificar el carácter no discriminatorio de los sistemas de cánones, pero no para adoptar la decisión impugnada, que repercute sobre un aspecto del sistema de cánones que no supone en modo alguno una posible discriminación. A su parecer, contrariamente a la obligación de velar por el cumplimiento del requisito de independencia de la demandante que le impone el artículo 13¹, apartado 6, de la Ley de Ferrocarriles, la Administración Estatal de Ferrocarriles menoscabó la independencia de esta.

En lo que concierne al segmento de mercado de servicios de transporte de viajeros, VAS Latvijas dzelzceļš considera que es posible establecer un valor máximo para el criterio S_s , puesto que AS Pasažieru vilciens, único representante del segmento de mercado de transporte de viajeros, que abona a VAS Latvijas dzelzceļš el canon por la utilización de infraestructuras (incluido el recargo), también estaba protegida frente a cualquier perjuicio que pudiera resultar de la determinación de dicho canon.

5. El 21 de agosto de 2018, la demandante AS LatRailNet, habiendo aceptado modificaciones del sistema de cánones [omissis], introdujo las modificaciones

correspondientes en el sistema de cánones, dando a la primera frase del punto 3 de la Sección II del Anexo 3 de las disposiciones [relativas al sistema de cánones] la siguiente redacción: «el valor del criterio S_s se determinará para todos los segmentos del mercado sobre la base de una evaluación llevada a cabo por un perito».

6. El 20 de septiembre de 2018, VAS Latvijas dzelzceļš presentó una reclamación ante la Administración Estatal de Ferrocarriles contra la modificación del sistema de cánones.

Tras examinar la reclamación presentada por VAS Latvijas dzelzceļš, la Administración Estatal de Ferrocarriles adoptó, el 7 de noviembre de 2018, una decisión [omissis] en la que indicó que VAS Latvijas dzelzceļš no tenía un derecho subjetivo a solicitar la adopción de un acto administrativo que anulara la decisión de la demandante por la que había modificado el sistema de cánones.

El 5 de diciembre de 2018, VAS Latvijas dzelzceļš interpuso recurso de anulación contra la decisión de la Administración Estatal de Ferrocarriles de 7 de noviembre [de 2018].

Mediante resolución [omissis] de la Administratīvā rajona tiesa de 5 de febrero de 2019, se acumularon ambos procedimientos contencioso-administrativos.

El 19 de febrero de 2020, VAS Latvijas dzelzceļš solicitó a dicho órgano jurisdiccional que plantease una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. VAS Latvijas dzelzceļš pide que se aclare si el artículo 56, apartado 2, de la Directiva [2012/34] debe interpretarse en el sentido de que confiere al organismo regulador la facultad de adoptar, por iniciativa propia, una decisión por la que se conmine a la empresa que desempeña las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias a introducir, en disposiciones relativas al cálculo de los cánones por la utilización de infraestructuras, determinadas modificaciones que no conciernen a la discriminación en perjuicio de los candidatos. VAS Latvijas dzelzceļš solicita asimismo que se aclare si la obligación impuesta a los Estados miembros en el artículo 32, apartado 1, de la Directiva [2012/34] de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario, al establecer recargos que se apliquen a los cánones por utilización de la infraestructura, resulta también aplicable a la determinación de los cánones por la utilización de infraestructuras en los segmentos de mercado en los que no existe competencia.

Derecho aplicable

Derecho de la Unión Europea

7. Directiva 2012/34, considerando 19 y artículos 7, 32, apartado 1, y 56, apartado 2, y [omissis] Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE)

n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 1370/2007»), artículo 2, letra f).

Derecho letón

8. El artículo 1, punto 23, de la Ley de Ferrocarriles (accesible en: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>), establece que, en dicha Ley, se emplean los siguientes términos:

23) funciones esenciales del administrador de infraestructuras: la toma de decisiones sobre la adjudicación de capacidad, la adjudicación de surcos, incluidas tanto la definición y la evaluación de la disponibilidad como la asignación de surcos ferroviarios concretos, y la toma de decisiones sobre cánones por la utilización de infraestructuras, incluidas la determinación y la recaudación de los cánones.

El artículo 11, apartado 1, de la Ley de Ferrocarriles dispone que, tras consultar a los candidatos y al administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público, el encargado de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público desarrollará y aprobará un sistema de cánones en relación con el acceso mínimo a que se refiere el artículo 12¹, apartado 1, de dicha Ley y con el acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio, y lo transmitirá al administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público para su inclusión en la declaración de red. Salvo en los casos específicos previstos en el artículo 11¹, apartado 10, de esta Ley, el encargado de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público velará por que el sistema de cánones mencionado se ajuste a los mismos principios en toda la red y por que dicho sistema aplicado dé como resultado que los distintos transportistas que presten servicios de naturaleza semejante en una parte similar del mercado abonen cánones equivalentes y no discriminatorios.

El artículo 11, apartado 2, de la Ley de Ferrocarriles dispone que el canon de acceso mínimo mencionado en el artículo 12¹, apartado 1, de dicha Ley y de acceso a infraestructuras que conectan las infraestructuras con instalaciones de servicio se fijará en función del coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario y con arreglo a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 de este artículo y en el artículo 11¹ de esta Ley.

El artículo 11¹, apartado 1, de la Ley de Ferrocarriles establece que, con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público, el encargado de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público podrá, siempre que el mercado pueda aceptarlo, aplicar recargos al canon de acceso mínimo a que se refiere el artículo 12¹, apartado 1, de la referida Ley y de acceso a infraestructuras que conectan con instalaciones de servicio.

El artículo 11¹, apartado 2, punto 1, de la Ley de Ferrocarriles dispone que, antes de aplicar los recargos, el encargado de desempeñar las funciones esenciales del

administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público evaluará su importancia en, al menos, los segmentos de mercado siguientes y elegirá los más relevantes de entre ellos: 1) transporte de personas y de mercancías.

El artículo 11¹, apartado 7, de la Ley de Ferrocarriles establece que los recargos se aplicarán sobre la base de principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los ferrocarriles y respetando los aumentos de productividad conseguidos por los transportistas. La cuantía de los cánones no debe excluir la utilización de las infraestructuras ferroviarias de uso público por parte de segmentos del mercado que puedan pagar al menos los costes directos, más un índice de rentabilidad que pueda asumir el mercado.

El artículo 31, apartado 1, punto 9, de la Ley de Ferrocarriles dispone que la Administración Estatal de Ferrocarriles llevará a cabo las siguientes funciones:

9) supervisar la situación de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios, en particular en el mercado de servicios de transporte de alta velocidad de viajeros, y las actividades del administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público, del encargado de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público y del explotador de la instalación de servicio en las materias mencionadas en el punto 8, letras a), b), c), d), e), f), g) h) i) y j), sin perjuicio de las facultades de la autoridad encargada de la defensa del Derecho de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios. Controlará, por iniciativa propia, y para evitar la discriminación de los candidatos, los elementos mencionados en el punto 8, letras a), b), c), d), e), f), g) h) i) y j), y comprobará, en particular, si la declaración sobre la red contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público, al encargado de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias de uso público o al explotador de la instalación de servicio, que estos puedan utilizar para discriminar a los candidatos.

Razones por las que existen dudas acerca de la interpretación del Derecho de la Unión

9. Mediante la decisión impugnada, la Administración Estatal de Ferrocarriles, en su condición de organismo regulador, obligó al encargado de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias a modificar el criterio para calcular el recargo aplicable al segmento de mercado de servicios de viajeros en el marco de un contrato de servicio público, incluido en el sistema de cánones. El organismo regulador basó la adopción de dicha decisión en el artículo 31, apartado 1, punto 9, de la Ley de Ferrocarriles, que establece que el organismo regulador llevará a cabo las siguientes funciones: supervisar la situación de la competencia en el mercado de los servicios ferroviarios y controlar, por iniciativa propia, y para evitar la discriminación de los candidatos,

los elementos mencionados en el punto 8, letras a), b), c), d), e), f), g) h) i) y j) de dicho apartado [1 del artículo 31].

El artículo 56 de la Directiva 2012/34 define las «funciones del organismo regulador» y dispone, en su apartado 2, que el organismo regulador estará facultado para supervisar la situación de la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios y, en particular, controlará, por iniciativa propia, lo dispuesto en el apartado 1, letras a) a g), con miras a evitar discriminaciones en perjuicio de los candidatos.

De ello puede deducirse que el organismo regulador solo dispone de la facultad de actuar por iniciativa propia con miras a evitar discriminaciones en perjuicio de los candidatos.

10. La jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha reconocido el margen de apreciación de que dispone el administrador de infraestructuras ferroviarias (en el presente asunto, el encargado de desempeñar las funciones esenciales de dicho administrador) en cuanto al contenido del sistema de cánones; sin embargo, las funciones del organismo regulador se limitan únicamente al control del carácter no discriminatorio de dicho sistema (sentencias del Tribunal de Justicia de 28 de febrero de 2013, Comisión/España, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, apartado 44; de 28 de febrero de 2013, Comisión/Alemania, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, apartado 82, y de 9 de noviembre de 2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, apartado 85).
11. En los artículos 4 y 7 de la Directiva 2012/34 se establece la independencia del administrador de infraestructuras ferroviarias y de sus funciones esenciales.

La jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha reconocido que el administrador de infraestructuras ferroviarias es competente para la determinación y el cobro de los cánones (sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 2013, Comisión/República Checa, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, apartados 33 y 34). Asimismo, por lo que respecta al margen de apreciación de que dispone el administrador de infraestructuras, dicho Tribunal ha declarado que este debe disponer de cierto margen de actuación que le permita cuando menos adoptar decisiones que requieren elecciones y apreciaciones relativas a los factores y los parámetros en los que se basa ese cálculo (sentencias del Tribunal de Justicia de 28 de febrero de 2013, Comisión/España, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, apartado 44, y de 28 de febrero de 2013, Comisión/Alemania, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, apartado 82).

VAS Latvijas dzelzceļš estima que el margen de apreciación de que dispone el encargado de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias, reconocido por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, solo puede existir si las funciones del organismo regulador se limitan a la apreciación de las posibles discriminaciones. De lo contrario, al ampliar las

competencias del organismo regulador, estas dos funciones se fusionarían, facultando al organismo regulador para influir en (de hecho, determinar) el contenido de los sistemas de cánones. De este modo, se desvirtuaría el margen de apreciación de que dispone el encargado de desempeñar las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias y le sería imposible actuar con la independencia que le reconoce el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

12. El segmento de mercado respecto del cual la decisión impugnada impuso la obligación de modificar el sistema de cánones es el de los servicios de transporte de viajeros en el marco de un contrato de servicio público, que en Letonia presta AS Pasažieru vilciens. Esta sociedad es la única operadora de dicho segmento de mercado, con exclusión de toda competencia.

El artículo 32 de la Directiva 2012/34, que establece excepciones [*omissis*] a los principios de los cánones, dispone en su apartado 1 que, con el fin de recuperar totalmente los costes asumidos por el administrador de infraestructuras, los Estados miembros podrán, siempre que el mercado pueda aceptarlo, cobrar recargos basados en principios eficientes, transparentes y no discriminatorios, sin dejar de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario. Por lo que respecta a la cuantía de los recargos, el artículo 32, apartado 1, de la Directiva 2012/34 establece que ha de valorarse la aplicación de los recargos en segmentos de mercado concretos, en particular, evaluando sus efectos en el segmento de mercado del transporte de viajeros en el marco de un contrato de servicio público. En consecuencia, las disposiciones de la Directiva 2012/34 establecen que, al determinar la cuantía de los recargos para el segmento de mercado de transporte de viajeros en el marco de un contrato de servicio público, debe tenerse en cuenta, entre otros aspectos, la competitividad de ese segmento.

El considerando 19 de la Directiva 2012/34 hace referencia al Reglamento n.º 1370/2007 y señala que, al prestar el mencionado servicio en virtud del Reglamento n.º 1307/2007, pueden conferirse derechos exclusivos, lo que excluye, fundamentalmente, cualquier tipo de competencia. No obstante, la Directiva 2012/34 no prevé para este segmento de mercado excepciones en lo que concierne a la evaluación de la competitividad del segmento de mercado.

13. Habida cuenta de los pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea antes mencionados, este tribunal [remitente] considera que un análisis *prima facie* del marco normativo indica que el organismo regulador únicamente dispone de la facultad de actuar por iniciativa propia con miras a evitar discriminaciones en perjuicio de los candidatos y que, además, al determinar el importe del recargo aplicable al segmento de mercado de transporte de viajeros en el marco de un contrato de servicio público, ha de valorarse, entre otros aspectos, la competitividad de este segmento.

Dado que este tribunal alberga dudas acerca de la interpretación de los artículos 32, apartado 1, y 56, apartado 2, de la Directiva [2012/34], considera que es

preciso plantear cuestiones prejudiciales al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. En consecuencia, procede suspender el procedimiento en el presente asunto hasta que el Tribunal de Justicia resuelva sobre las cuestiones prejudiciales.

Con arreglo al artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, [omissis] [referencia a normas procesales nacionales] este tribunal

resuelve

Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes cuestiones prejudiciales:

- 1) ¿Debe interpretarse el artículo 56, apartado 2, de la Directiva [2012/34] en el sentido de que confiere al organismo regulador la facultad de adoptar por iniciativa propia una decisión por la que se conmine a la empresa que desempeña las funciones esenciales del administrador de infraestructuras ferroviarias mencionadas en el artículo 7, apartado 1, de dicha Directiva a introducir, en disposiciones relativas al cálculo de los cánones por la utilización de infraestructuras (sistema de cánones), determinadas modificaciones que no conciernen a la discriminación en perjuicio de los candidatos?
- 2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿está facultado el organismo regulador para establecer, mediante tal decisión, las condiciones que dichas modificaciones deben prever, por ejemplo, imponiendo la obligación de excluir de los criterios para la determinación de los cánones por la utilización de infraestructuras los gastos previamente programados cubiertos por el presupuesto estatal o por los presupuestos de las administraciones locales que los transportistas de pasajeros no puedan cubrir con los ingresos procedentes del transporte?
- 3) ¿Debe interpretarse el artículo 32, apartado 1, de la Directiva [2012/34] en el sentido de que la obligación impuesta a los Estados miembros en dicho apartado de garantizar una competitividad óptima de los segmentos de mercado ferroviario, al establecer recargos aplicables a los cánones por utilización de la infraestructura, resulta también aplicable a la determinación de los cánones por la utilización de infraestructuras en los segmentos de mercado en los que no existe competencia, por ejemplo, debido a que, en el segmento de mercado de que se trate, el transporte solo lo lleva a cabo un único operador ferroviario al que se le ha conferido el derecho exclusivo previsto en el artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 1370/2007 para realizar transportes en ese segmento de mercado?

Suspender el procedimiento hasta que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea dicte resolución.

[omissis] [firmas]