

Věc C-144/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

27. března 2020

Předkládající soud:

Administratīvā rajona tiesa (Lotyšsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

26. března 2020

Žalobkyně:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Žalovaná:

Valsts dzelzceļa administrācija

(*omissis*)

ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

(správní soud prvního stupně) SE SÍDLEM V RIZE (Lotyšsko)

USNESENÍ

(*omissis*) dne 26. března 2020

Administratīvā rajona tiesa (správní soud prvního stupně)

(*omissis*)

[složení soudu]

(*omissis*) [informace o zástupcích účastníků řízení]

po projednání (*omissis*) správního sporu zahájeného žalobou podanou akciovou společností LatRailNet na zrušení rozhodnutí (*omissis*) Valsts dzelzceļa

administrācija (Státní železniční správa, Lotyšsko) ze dne 27. června 2018 a žalobou podanou veřejnoprávní akcíovou společností Latvijas dzelzceļš na zrušení rozhodnutí [...] Státní železniční správy ze dne 7. listopadu 2018,

konstatuje

Skutkové okolnosti

- [1] Dne 30. června 2017 žalobkyně, společnost AS LatRailNet (pověřená hlavními funkcemi provozovatele železniční infrastruktury), přijala předpisy (*omissis*) týkající se „systému zpoplatnění“ (dále jen „systém zpoplatnění“). V oddíle II přílohy 3 systému zpoplatnění, nadepsaném „Kvantitativní kritéria pro stanovení přírážek použitelných ve specifických segmentech trhu“, bod 3 stanoví, že pro segment trhu [„]sab pak pas[“] hodnota kritéria $S_s = 1$, zatímco hodnota kritéria S_s použitelná v jiných segmentech trhu se stanoví na základě posouzení provedeného znalcem.
- [2] Dne 27. června 2018 žalovaná, Státní železniční správa jako regulační subjekt pro železniční odvětví, přijala rozhodnutí (*omissis*) (dále jen „napadené rozhodnutí“), kterým žalobkyni vyzvala, aby do 24. srpna 2018 uvedla systém zpoplatnění do souladu s čl. 11¹ odst. 1 a 7 Dzelzceļa likums (zákon o dráhách) tak, aby stanovoval kritéria k posouzení přírážky použitelné v segmentu trhu služeb osobní dopravy v rámci smlouvy na veřejné služby při vyloučení dříve plánovaných nákladů pokrytých ze státního rozpočtu nebo z rozpočtů místních orgánů, které podniky osobní dopravy nemohly pokrýt z příjmů pocházejících z dopravy.

Napadené rozhodnutí konstatuje, že podle ustanovení týkajících se systému zpoplatnění se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb (dále jen „poplatky za použití infrastruktury“) vypočítávají jako součet přímých nákladů a přírážek v konkrétním segmentu trhu. Výše přírážky v konkrétním segmentu trhu se vypočítává podle vzorce uvedeného v systému zpoplatnění, ve kterém je hlavním faktorem pro stanovení výše přírážky koeficient tržní váhy mcb_s , který popisuje povolenou výši přírážky v tržní situaci konkrétního segmentu trhu, jejíž výše se stanoví jako maximální hodnota posuzovacích kritérií C_s , V_s a S_s . Pokud tedy $mcb_s = 0$, přírážka se v dotyčném segmentu trhu neuplatní, ale pokud $mcb_s = 1$, uplatní se v dotyčném segmentu trhu maximální přírážka. Podle oddílu II přílohy 3 systému zpoplatnění, který se nazývá „Kvantitativní kritéria pro stanovení přírážek použitelných ve specifických segmentech trhu“, hodnota kritérií C_s a V_s je 0, zatímco hodnota S_s pro segment trhu osobní dopravy se stanoví na hodnotu 1. Vzhledem k tomu, že maximální hodnota posuzovacích kritérií C_s , V_s a S_s pro segment trhu osobní dopravy je 1, je třeba učinit závěr, že hodnota koeficientu tržní váhy mcb_s se rovněž stanoví na hodnotu 1. Podle systému zpoplatnění se tedy v segmentu trhu osobní dopravy použije automaticky přírážka o maximální hodnotě, aniž se posuzuje tržní situace dotyčného segmentu.

Vzhledem k tomu, že podle zákona o dráhách a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále jen „směrnice 2012/34“) lze přírážky uplatnit pouze tehdy, pokud to tržní situace umožňuje, a s ohledem na požadavek, že poplatky za použití infrastruktury nesmí bránit použití veřejné železniční infrastruktury u takových segmentů trhu, které mohou pokrýt alespoň přímé náklady, správní orgán dospěl k závěru, že před uplatněním přírážky a stanovením její výše je třeba posoudit konkurenceschopnost a solventnost dotyčného segmentu trhu.

S ohledem na to, že by systém zpoplatnění měl zahrnovat kritéria pro posouzení konkurenceschopnosti a solventnosti segmentu trhu osobní dopravy, ale fakticky tomu tak není, a se zřetelem k tomu, že je naproti tomu stanoven postup stanovení uvedené přírážky, který vede k tomu, že se přírážka použitelná v segmentu trhu osobní dopravy uplatňuje v její maximální výši, dospěla Státní železniční správa k závěru, že systém zpoplatnění není v souladu s čl. 11¹ odst. 1 a 7 zákona o dráhách.

Výkon funkce zmíněné v čl. 31 odst. 1 bodě 9 zákona o dráhách Státní železniční správou, při němž tato správa rozhodla o neslučitelnosti systému zpoplatnění s čl. 11¹ odst. 1 a 7 zákona o dráhách, zahrnuje také povinnost přijmout rozhodnutí o nápravě takové situace, přičemž správní orgán má prostor pro uvážení ohledně obsahu správního aktu.

- [3] Dne 26. července 2018 žalobkyně AS LatRailNet podala žalobu k Administrativě rajona tiesa (správní soud prvního stupně), v níž se domáhala zrušení napadeného rozhodnutí.

V žalobě a v jejím dodatku AS LatRailNet tvrdí, že podle čl. 11¹ odst. 1 zákona o dráhách je k rozpracování a schvalování systému zpoplatnění příslušná sama. Podle jejího názoru Státní železniční správa svým postupem jednala *ultra vires*, tedy zjevně překročila své pravomoci, neboť prostřednictvím napadeného rozhodnutí v podstatě žalobkyni uložila povinnost provést změny v systému zpoplatnění a uvedla konkrétní obsah, který má být zahrnut do uvedeného systému. Navíc čl. 13¹ odst. 1 bod 4 zákona o dráhách stanoví, že hlavní funkce provozovatele veřejné železniční infrastruktury nemohou být vykonávány státními orgány, jimž byla svěřena regulační funkce v odvětví železniční dopravy.

Společnosti AS Pasažieru vilciens bylo uděleno výlučné právo poskytovat služby veřejné dopravy na meziměstských regionálních železničních tratích až do 30. června 2031. Při poskytování služeb veřejné železniční dopravy tudíž neexistuje hospodářská soutěž. S ohledem na výše uvedené není možné uskutečňovat funkci Státní železniční správy spočívající ve sledování situace v oblasti hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy (čl. 31 odst. 1 bod 9 zákona o dráhách), neboť segment trhu vztahující se k poskytování služeb veřejné železniční dopravy není otevřen hospodářské soutěži. Jelikož neexistuje hospodářská soutěž při poskytování služeb veřejné železniční dopravy, žalobkyně nemůže splnit požadavky správního orgánu, aby posoudila konkurenceschopnost a

solventnost dotyčného segmentu trhu před uplatněním přírážky a stanovením její výše.

- [4] Administratīvā rajona tiesa (správní soud prvního stupně) svým usnesením ze dne 13. listopadu 2018 vyzval společnost VAS Latvijas dzelzceļš (provozovatel železniční infrastruktury), aby vstoupila do řízení jako dotčená třetí strana.

VAS Latvijas dzelzceļš se domnívá, že přijetím napadeného rozhodnutí Státní železniční správa jednala nad rámec rozsahu svých pravomocí, neboť podle čl. 31 odst. 1 bodu 9 zákona o dráhách je správní orgán příslušný pouze k tomu, aby ověřil nediskriminační povahu systému zpoplatnění, avšak nikoli k přijetí napadeného rozhodnutí, jež ovlivňuje určitý aspekt systému zpoplatnění, který nemůže být žádným způsobem diskriminační. Podle jejího názoru Státní železniční správa – v rozporu s povinností dohlížet na dodržování požadavku nezávislosti žalobkyně, kterou jí ukládá čl. 13¹ odst. 6 zákona o dráhách – její nezávislost porušila.

Co se týče segmentu trhu služeb osobní dopavy, VAS Latvijas dzelzceļš má za to, že je možné stanovit maximální hodnotu kritéria S_s , neboť společnost AS Pasažieru vilciens jako jediný zástupce segmentu trhu osobní dopavy, která hradí VAS Latvijas dzelzceļš poplatky za použití infrastruktury (včetně přírážky), je rovněž chráněna vůči jakékoli újmě, která by mohla být výsledkem stanovení uvedených poplatků.

- [5] Dne 21. srpna 2018 žalobkyně AS LatRailNet poté, co přijala změny systému zpoplatnění (*omissis*), provedla odpovídající změny v systému zpoplatnění tím, že dala první větě bodu 3 oddílu II přílohy 3 ustanovení [týkajících se systému zpoplatnění] následující znění: „hodnota kritéria S_s použitelná ve všech segmentech trhu se stanoví na základě posouzení provedeného znalcem“.
- [6] Dne 20. září 2018 podala VAS Latvijas dzelzceļš ke Státní železniční správě stížnost proti změně systému zpoplatnění.

Státní železniční správa po posouzení stížnosti podané VAS Latvijas dzelzceļš přijala dne 7. listopadu 2018 rozhodnutí (*omissis*), ve kterém uvedla, že VAS Latvijas dzelzceļš nemá subjektivní právo žádat přijetí správního aktu, který by zrušil rozhodnutí žalobkyně, jímž změnila systém zpoplatnění.

Dne 5. prosince 2018 podala VAS Latvijas dzelzceļš žalobu na zrušení rozhodnutí Státní železniční správy ze dne 7. listopadu [2018].

Usnesením (*omissis*) Administratīvā rajona tiesa (správní soud prvního stupně) ze dne 5. února 2019 byla obě správní řízení soudní spojena.

Dne 19. února 2020 navrhla VAS Latvijas dzelzceļš uvedenému soudu, aby podal Soudnímu dvoru Evropské unie žádost o rozhodnutí o předběžné otázce. VAS Latvijas dzelzceļš navrhuje, aby bylo objasněno, zda čl. 56 odst. 2 směrnice [2012/34] musí být vykládán v tom smyslu, že regulačnímu subjektu přiznává

pravomoc přijmout z vlastní iniciativy rozhodnutí, kterým vyzve podnik, jenž vykonává hlavní funkce provozovatele železniční infrastruktury, aby v ustanoveních týkajících se výpočtu poplatků za použití infrastruktury provedl určité změny, které se nevztahují k diskriminaci žadatelů. VAS Latvijas dzelzceļš také navrhuje, aby bylo objasněno, zda povinnost uložená členským státem v čl. 32 odst. 1 směrnice [2012/34], aby při stanovení přírážek k poplatkům za použití infrastruktury zaručily optimální konkurenceschopnost segmentů železničního trhu, dopadá rovněž na stanovení poplatků za použití infrastruktury v segmentech trhu, v nichž neexistuje hospodářská soutěž.

Použitelné právo

Právo Evropské unie

- [7] Směrnice 2012/34, bod 19 odůvodnění a článek 7, čl. 32 odst. 1 a čl. 56 odst. 2, jakož i (*omissis*) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „nařízení č. 1370/2007“), čl. 2 písm. f).

Lotyšské právo

- [8] Článek 1 bod 23 zákona o dráhách (dostupný na adrese <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) stanoví, že uvedený zákon používá následující pojmy:

23) hlavní funkce provozovatele infrastruktury: rozhodování týkající se přidělení kapacity, přidělování tras vlaků, včetně vymezení a posouzení dostupnosti a přidělení jednotlivých tras, a rozhodování o poplatcích za použití infrastruktury, včetně stanovení a výběru poplatků.

Článek 11 odst. 1 zákona o dráhách stanoví, že po projednání se žadateli a s provozovatelem veřejné železniční infrastruktury subjekt pověřený výkonem hlavních funkcí provozovatele veřejné železniční infrastruktury rozpracuje a schválí systém zpoplatnění ve vztahu k minimálnímu přístupovému balíku ve smyslu čl. 12¹ odst. 1 uvedeného zákona, a přístupu k infrastruktuře napojení k zařízením služeb, a postoupí jej provozovateli veřejné železniční infrastruktury k jeho začlenění do zprávy o síti. Vyjma specifických případů stanovených v čl. 11¹ odst. 10 tohoto zákona subjekt pověřený výkonem hlavních funkcí provozovatele veřejné železniční infrastruktury zajistí, aby byl zmíněný systém zpoplatnění v rámci celé sítě založen na stejných zásadách a aby používání uvedeného systému vedlo k rovnocennému a nediskriminačnímu zpoplatnění pro různé dopravce poskytující služby rovnocenného druhu v podobné části trhu.

Článek 11 odst. 2 zákona o dráhách stanoví, že poplatky za minimální přístupový balík zmíněný v čl. 12¹ odst. 1 uvedeného zákona a za přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb se stanoví v závislosti na výši nákladů přímo

vynaložených na provoz železniční dopravy a podle ustanovení odstavců 3 a 4 tohoto článku a článku 11¹ tohoto zákona.

Článek 11¹ odst. 1 zákona o dráhách stanoví, že za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem veřejné železniční infrastruktury subjekt pověřený výkonem hlavních funkcí provozovatele veřejné železniční infrastruktury může, pokud to trh unese, uplatňovat přírážky k poplatkům za minimální přístupový balík ve smyslu čl. 12¹ odst. 1 uvedeného zákona a za přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb.

Článek 11¹ odst. 2 bod 1 zákona o dráhách stanoví, že subjekt pověřený výkonem hlavních funkcí provozovatele veřejné železniční infrastruktury před uplatněním přírážek posoudí, nakolik jsou případné přinejmenším pro následující segmenty trhu, a vyberou ty nejrelevantnější z nich: 1) osobní a nákladní doprava.

Článek 11¹ odst. 7 zákona o dráhách stanoví, že přírážky se uplatňují na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti železnice a při zohlednění zvýšené produktivity dosažené dopravci. Výše poplatků nesmí vylučovat užívání veřejné železniční infrastruktury ze strany segmentů trhu, které mohou zaplatit alespoň přímé náklady, navýšené o přiměřenou míru návratnosti, kterou trh unese.

Článek 31 odst. 1 bod 9 zákona o dráhách stanoví, že Státní železniční správa vykonává následující funkce:

9) sledovat situaci v oblasti hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, zejména na trhu vysokorychlostní osobní dopravy, a činnost provozovatele veřejné železniční infrastruktury, subjektu pověřeného výkonem hlavních funkcí provozovatele veřejné železniční infrastruktury a provozovatelů zařízení služeb v oblastech zmíněných v bodě 8 písm. a), b), c), d), e), f), g), h), i) a j), aniž jsou dotčeny pravomoci orgánu pro hospodářskou soutěž týkající se zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy. Kontroluje z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci žadatelů zejména skutečnosti zmíněné v bodě 8 písm. a), b), c), d), e), f), g), h), i) a j) a kontroluje zejména to, zda zpráva o síti neobsahuje diskriminační ustanovení či nedává provozovateli veřejné železniční infrastruktury, subjektu pověřenému výkonem hlavních funkcí provozovatele veřejné železniční infrastruktury nebo provozovateli zařízení služeb prostor pro volné uvážení, který by mohl být využit k diskriminaci žadatelů.

Důvody, proč existují pochybnosti ohledně výkladu unijního práva

- [9] Napadeným rozhodnutím Státní železniční správa v postavení regulačního subjektu uložila subjektu pověřenému výkonem hlavních funkcí provozovatele železniční infrastruktury povinnost změnit postup výpočtu přírážky použitelné v segmentu trhu osobní dopravy v rámci smlouvy na veřejné služby, včetně systému zpoplatnění. Regulační subjekt vycházel při přijímání uvedeného rozhodnutí z čl. 31 odst. 1 bodu 9 zákona o dráhách, který stanoví, že regulační subjekt vykonává následující funkce: sledovat situaci v oblasti hospodářské

soutěže na trzích železniční dopravy a kontrolovat z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci žadatelů skutečnosti zmíněné v bodě 8 písm. a), b), c), d), e), f), g), h), i) a j) uvedeného odstavce [1 článku 31].

Článek 56 směrnice 2012/34 definuje „funkce regulačního subjektu“ a v odstavci 2 stanoví, že regulační subjekt má pravomoc sledovat situaci v oblasti hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy a z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci žadatelů zejména kontroluje odst. 1 písm. a) až g).

Z toho lze vyvodit, že regulační subjekt má pravomoc jednat z vlastní iniciativy pouze s cílem předcházet diskriminaci žadatelů.

- [10] Judikatura Soudního dvora Evropské unie uznává prostor pro uvážení, který má provozovatel železniční infrastruktury (v projednávané věci subjekt pověřený výkonem hlavních funkcí tohoto provozovatele), pokud jde o obsah systému zpoplatnění; funkce regulačního subjektu se však omezují pouze na kontrolu nediskriminační povahy uvedeného systému (rozsudky Soudního dvora ze dne 28. února 2013, Komise v. Španělsko, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, bod 44; ze dne 28. února 2013, Komise v. Německo, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, bod 82, a ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, bod 85).
- [11] Články 4 a 7 směrnice 2012/34 stanoví nezávislost provozovatele železniční infrastruktury a jeho hlavních funkcí.

Judikatura Soudního dvora Evropské unie uznává, že provozovatel železniční infrastruktury má pravomoc ke stanovení poplatků a jejich výběru (rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 2013, Komise v. Česká republika, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, body 33 a 34). Pokud jde o prostor pro uvážení, který má provozovatel infrastruktury, Soudní dvůr také rozhodl, že tomuto provozovateli musí být poskytnut určitý stupeň pružnosti, jež mu umožní přijmout přinejmenším rozhodnutí, v jejichž rámci se provádějí volby a posouzení faktorů nebo parametrů, na jejichž základě se provede výpočet (rozsudky Soudního dvora ze dne 28. února 2013, Komise v. Španělsko, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, bod 44; a ze dne 28. února 2013, Komise v. Německo, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, bod 82).

VAS Latvijas dzelzceļš se domnívá, že prostor pro uvážení, který má subjekt pověřený výkonem hlavních funkcí provozovatele železniční infrastruktury, uznaný Soudním dvorem Evropské unie, může existovat pouze tehdy, pokud se funkce regulačního subjektu omezí na posouzení možné diskriminace. Jinak by při rozšíření pravomocí regulačního subjektu tyto dvě funkce splynuly a regulační subjekt by byl oprávněn ovlivňovat (*de facto* stanovit) obsah systémů zpoplatnění. Tímto způsobem by byl vyloučen prostor pro uvážení, který má subjekt pověřený výkonem hlavních funkcí provozovatele železniční infrastruktury, a nemohl by jednat s nezávislostí, kterou mu přiznává Soudní dvůr Evropské unie.

- [12] Segmentem trhu, ve vztahu k němuž napadené rozhodnutí uložilo povinnost změnit systém zpoplatnění, je segment služeb osobní dopravy v rámci smlouvy na veřejné služby, které v Lotyšsku poskytuje AS Pasažieru vilciens. Tato společnost je jediným provozovatelem v uvedeném segmentu trhu, ve kterém je vyloučena veškerá hospodářská soutěž.

Článek 32 směrnice 2012/34, který stanoví výjimky (*omissis*) ze zásad zpoplatnění, v odstavci 1 stanoví, že za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury může členský stát, pokud to trh unese, vybírat přírážky na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti segmentů železničního trhu. Co se týče výše přírážek, čl. 32 odst. 1 směrnice 2012/34 stanoví, že uplatnění přírážek je třeba posoudit v konkrétních segmentech trhu, zejména posouzením jejich dopadů v segmentu trhu osobní dopravy v rámci smlouvy na veřejné služby. Ustanovení směrnice 2012/34 tudíž stanoví, že při stanovení výše přírážek v segmentu trhu osobní dopravy v rámci smlouvy na veřejné služby je třeba vedle jiných aspektů zohlednit konkurenceschopnost tohoto segmentu.

Bod 19 odůvodnění směrnice 2012/34 odkazuje na nařízení č. 1370/2007 a uvádí, že při poskytování zmíněné služby na základě nařízení č. 13[70]/2007 lze udělit výlučná práva, což v podstatě vylučuje hospodářskou soutěž jakéhokoli druhu. Směrnice 2012/34 však u tohoto segmentu trhu nestanoví výjimky pro posouzení konkurenceschopnosti segmentu trhu.

- [13] S ohledem na výše zmíněné rozsudky Soudního dvora Evropské unie má [předkládající] soud za to, že analýza *prima facie* normativního rámce ukazuje, že regulační subjekt má pravomoc jednat z vlastní iniciativy pouze s cílem předcházet diskriminaci žadatelů a že navíc při stanovení výše přírážky použitelné v segmentu trhu osobní dopravy v rámci smlouvy na veřejnou službu musí vedle jiných aspektů posoudit konkurenceschopnost tohoto segmentu.

Vzhledem k tomu že [předkládající] soud má pochybnosti ohledně výkladu čl. 32 odst. 1 a čl. 56 odst. 2 směrnice [2012/34], dospívá k závěru, že je třeba položit předběžné otázky Soudnímu dvoru Evropské unie. Je tudíž třeba přerušit řízení v projednávané věci do rozhodnutí Soudního dvora o předběžných otázkách.

Podle článku 267 Smlouvy o fungování Evropské unie, (*omissis*) [odkaz na vnitrostátní procesní normy] tento soud

Rozhodl takto:

Soudnímu dvoru Evropské unie se předkládají následující předběžné otázky:

- 1) Musí být čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34 vykládán v tom smyslu, že regulačnímu subjektu přiznává pravomoc přijmout z vlastní iniciativy rozhodnutí, kterým vyzve podnik, jenž vykonává hlavní funkce provozovatele železniční infrastruktury zmíněné v čl. 7 odst. 1 uvedené směrnice, aby v předpisech týkajících se výpočtu poplatků za použití

infrastruktury (systému zpoplatnění) provedl určité změny, které se nevztahují k diskriminaci žadatelů?

- 2) Má v případě kladné odpovědi na první otázku regulační subjekt pravomoc určit takovým rozhodnutím podmínky, které musí uvedené změny stanovit, například uložením povinnosti vyloučit z kritérií pro stanovení poplatků za použití infrastruktury dříve plánované náklady pokryté ze státního rozpočtu nebo z rozpočtů místních orgánů, které podniky osobní dopravy nemohly pokrýt z příjmů pocházejících z dopravy?
- 3) Musí být čl. 32 odst. 1 směrnice 2012/34 vykládán v tom smyslu, že povinnost uložená v uvedeném odstavci členskými státy, aby při stanovení přírážek k poplatkům za použití infrastruktury zaručily optimální konkurenceschopnost segmentů železničního trhu, dopadá rovněž na stanovení poplatků za použití infrastruktury v segmentech trhu, v nichž neexistuje hospodářská soutěž, například v důsledku toho, že v dotčeném segmentu trhu zajišťuje dopravu pouze jediný provozovatel železniční dopravy, jemuž bylo uděleno výlučné právo k zajišťování dopravy v tomto segmentu trhu podle čl. 2 písm. f) nařízení č. 1370/2007?

Řízení se přerušuje do vydání rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie.

(*omissis*) [podpisy]

PRACOVNÍ DOKUMENT