

**Sag C-144/20**

**Anmodning om præjudiciel afgørelse**

**Dato for forelæggelse:**

27. marts 2020

**Forelæggende ret:**

Administratīvā rajona tiesa (distriktsdomstol i forvaltningsretlige sager, Letland)

**Afgørelse af:**

26. marts 2020

**Sagsøgere:**

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

**Sagsøgt:**

Valsts dzelzceļa administrācija (den statslige jernbanemyndighed)

---

[udelades]

**ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA**

**(distriktsdomstol i forvaltningsretlige sager) I RIGA**

**AFGØRELSE**

[udelades] af 26. marts 2020

Administratīvā rajona tiesa

[udelades]

[den forelæggende rets sammensætning]

[udelades] [oplysninger om parternes repræsentanter]

har behandlet [udelades] den forvaltningsretssag, der blev indledt ved et annullationssøgsmål anlagt af aktieselskabet LatRailNet vedrørende den statslige jernbanemyndigheds afgørelse [udelades] af 27. juni 2018 og ved et annullationssøgsmål anlagt af det offentligretlige aktieselskab Latvijas dzelzceļš vedrørende den statslige jernbanemyndigheds afgørelse [...] af 7. november 2018, og

### fastslår følgende

#### *Faktiske omstændigheder*

1. Den 30. juni 2017 vedtog sagsøgeren, AS LatRailNet (som har til opgave at udøve jernbaneinfrastrukturforvalterens væsentlige funktioner), bestemmelser [udelades] vedrørende »afgiftsordningen« (herefter »afgiftsordningen«). I afsnit II i bilag 3 til afgiftsordningen, som er benævnt »Kvantitative kriterier til fastsættelse af tillægget for specifikke markedssegmenter«, bestemmes det i punkt 3, at værdien af  $S_s$ -kriteriet for markedssegmentet [»]sab pak pas[«] = 1, mens værdien af  $S_s$ -kriteriet for andre markedssegmenter fastsættes på grundlag af en vurdering foretaget af en sagkyndig.
2. Den 27. juni 2018 vedtog sagsøgte, den statslige jernbanemyndighed, som er tilsynsorganet for jernbanesektoren, en afgørelse [udelades] (herefter »den anfægtede afgørelse«), hvori den pålagde sagsøgeren inden den 24. august 2018 at bringe afgiftsordningen i overensstemmelse med artikel 11<sup>1</sup>, stk. 1 og 7, i Dzelzceļa likums (jernbaneloven), således at den fastsætter kriterier til vurdering af tillægget for markedssegmentet for passagertransport inden for rammerne af en kontrakt om offentlig tjeneste og udelukker herfra tidligere planlagte omkostninger, der dækkes af statsbudgettet eller af de lokale myndigheders budgetter, som passagertransportvirksomhederne ikke kan dække med indtægter fra transporten.

Det fastslås i den anfægtede afgørelse, at afgifterne for minimumsadgangsydelserne og for adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, (herefter »afgiften for brug af infrastrukturen«) beregnes som summen af de direkte omkostninger og tillæg for et konkret markedssegment. Størrelsen af tillægget for et konkret markedssegment beregnes i henhold til en formel, der indgår i afgiftsordningen, hvori den vigtigste faktor ved fastsættelsen af tillæggets størrelse er vejningskoefficienten for markedet,  $mcb_s$ , som beskriver det tilladte tillæg i en markedsituation i et konkret markedssegment, hvis størrelse fastsættes som den maksimale værdi af vurderingskriterierne  $C_s$ ,  $V_s$  og  $S_s$ . Hvis  $mcb_s = 0$ , finder tillægget ikke anvendelse på det pågældende markedssegment, men hvis  $mcb_s = 1$ , finder det maksimale tillæg anvendelse på det pågældende markedssegment. I henhold til afsnit II i bilag 3 til afgiftsordningen, som er benævnt »Kvantitative kriterier til fastsættelse af tillægget for specifikke markedssegmenter«, er værdien af kriterierne  $C_s$  og  $V_s$  0, mens værdien af  $S_s$  for markedssegmentet for passagertransport fastsættes til 1. Da den maksimale værdi af vurderingskriterierne  $C_s$ ,  $V_s$  og  $S_s$  for markedssegmentet

for passagertransport er 1, kan det fastslås, at værdien af vejningskoefficienten for markedet,  $mcb_s$ , også fastsættes til 1. Ifølge afgiftsordningen finder den maksimale værdi af tillægget således automatisk anvendelse på markedssegmentet for passagertransport, uden at situationen for det pågældende markedssegment tages i betragtning.

Da tillæg i overensstemmelse med jernbaneloven og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (herefter »direktiv 2012/34«) kun finder anvendelse, hvis situationen på markedet tillader det, og henset til kravet om, at afgiften for brug af infrastrukturen ikke må forhindre, at jernbaneinfrastruktur til offentlig brug anvendes til de markedssegmenter, der som et minimum kan dække de direkte omkostninger, konkluderede myndigheden, at det var nødvendigt at vurdere det pågældende markedssegments konkurrenceevne og solvens inden anvendelsen af tillægget og fastsættelsen af dets størrelse.

Eftersom afgiftsordningen skal omfatte kriterier til vurdering af konkurrenceevnen og solvensen på markedssegmentet for passagertransport, men reelt ikke gør det, og henset til den omstændighed, at der i stedet indføres en procedure til fastsættelse af dette tillæg, som resulterer i, at tillægget for markedssegmentet for passagertransport under alle omstændigheder fastsættes til det maksimale beløb, konkluderede den statslige jernbanemyndighed, at afgiftsordningen ikke var i overensstemmelse med jernbanelovens artikel 11<sup>1</sup>, stk. 1 og 7.

Den statslige jernbanemyndigheds udøvelse af den funktion, der er nævnt i jernbanelovens artikel 31, stk. 1, nr. 9), hvorefter denne myndighed fastslog, at afgiftsordningen er uforenelig med jernbanelovens artikel 11<sup>1</sup>, stk. 1 og 7, omfatter ligeledes en forpligtelse til at vedtage en afgørelse, der afhjælper denne situation, selv om myndigheden har en skønsmargen med hensyn til indholdet af den administrative afgørelse.

3. Den 26. juli 2018 anlagde sagsøgeren AS LatRailNet sag ved Administratīvā rajona tiesa (distriktsdomstol i forvaltningsretlige sager), hvori den nedlagde påstand om annullation af den anfægtede afgørelse.

I stævningen og i bilaget hertil har AS LatRailNet gjort gældende, at det følger af jernbanelovens artikel 11<sup>1</sup>, stk. 1, at udviklingen og godkendelsen af afgiftsordningen henhører under AS LatRailNets kompetence. Da den statslige jernbanemyndighed handlede, som den gjorde, handlede den efter AS LatRailNets opfattelse *ultra vires*, dvs. at den åbenlyst overskred sine beføjelser, idet den ved den anfægtede afgørelse i det væsentlige pålagde sagsøgeren at foretage ændringer i afgiftsordningen ved at angive det specifikke indhold, der skulle indgå i denne ordning. Desuden bestemmer jernbanelovens artikel 13<sup>1</sup>, stk. 1, nr. 4), at de væsentlige funktioner, der er tillagt forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, ikke kan udøves af statslige institutioner, som er blevet overdraget tilsynsfunktionen i jernbanetransportsektoren.

AS Pasažieru vilciens er blevet overdraget eneretten til at levere offentlige jernbanetransportydelse på regionale mellembysruter indtil den 30. juni 2031. Derfor findes der ingen konkurrence med hensyn til levering af offentlige jernbanetransportydelse. I betragtning af det ovenstående er det ikke muligt at gennemføre den statslige jernbanemyndigheds ærinde om at føre tilsyn med konkurrencesituationen på markedet for jernbanetjenesteydelse [jernbanelovens artikel 31, stk. 1, nr. 9)], da markedssegmentet for levering af offentlige jernbanetransportydelse ikke er åbent for konkurrence. Da der ikke findes konkurrence med hensyn til leveringen af offentlige jernbanetransportydelse, kan sagsøgeren ikke opfylde myndighedens krav om vurdering af det pågældende markedssegments konkurrenceevne og solvens inden anvendelsen af tillægget og fastsættelsen af dets størrelse.

4. Ved Administratīvā rajona tiesas (distriktsdomstol i forvaltningsretlige sager) afgørelse af 13. november 2018 blev VAS Latvijas dzelzceļš (jernbaneinfrastrukturforvalteren) opfordret til at deltage i sagen i egenskab af berørt tredjepart.

VAS Latvijas dzelzceļš er af den opfattelse, at den statslige jernbanemyndighed gik ud over sit kompetenceområde ved at vedtage den anfægtede afgørelse, da nævnte myndighed i henhold til jernbanelovens artikel 31, stk. 1, nr. 9), kun har kompetence til at kontrollere, at afgiftsordningen ikke har karakter af forskelsbehandling, men ikke til at vedtage den anfægtede afgørelse, som har indvirkning på et aspekt af afgiftsordningen, som på ingen måde udgør en mulig forskelsbehandling. VAS Latvijas dzelzceļš er af den opfattelse, at den statslige jernbanemyndighed i strid med forpligtelsen til at sikre overholdelse af kravet om, at sagsøgeren skal være uafhængig, som følger af jernbanelovens artikel 13<sup>1</sup>, stk. 6, handlede til skade for sagsøgerens uafhængighed.

Med hensyn til markedssegmentet for passagertransport er VAS Latvijas dzelzceļš af den opfattelse, at det er muligt at fastsætte en maksimal værdi for S<sub>s</sub>-kriteriet, eftersom AS Pasažieru vilciens, som er den eneste repræsentant for markedssegmentet for passagertransport, som betaler afgiften for brug af infrastrukturen (herunder tillægget) til VAS Latvijas dzelzceļš, også var beskyttet mod ethvert tab, der kan opstå som følge af fastsættelsen af denne afgift.

5. Sagsøgeren AS LatRailNet havde accepteret ændringer i afgiftsordningen [udelades] og indførte den 21. august 2018 de pågældende ændringer i afgiftsordningen, idet den gav bilag 3, afsnit II, punkt 3, første punktum, i bestemmelserne [om afgiftsordningen] følgende ordlyd: »værdien af S<sub>s</sub>-kriteriet fastsættes for alle markedssegmenter på grundlag af en vurdering foretaget af en sagkyndig«.
6. Den 20. september 2018 indgav VAS Latvijas dzelzceļš en klage til den statslige jernbanemyndighed over ændringen af afgiftsordningen.

Efter behandlingen af den af VAS Latvijas dzelzceļš indgivne klage vedtog den statslige jernbanemyndighed den 7. november 2018 en afgørelse [udelades], hvori den anførte, at VAS Latvijas dzelzceļš ikke havde en subjektiv ret til at anmode om vedtagelse af en administrativ afgørelse om annullation af sagsøgerens afgørelse, hvorved afgiftsordningen var blevet ændret.

Den 5. december 2018 anlagde VAS Latvijas dzelzceļš et annullationssøgsmål vedrørende den statslige jernbanemyndigheds afgørelse af 7. november [2018].

Ved Administratīvā rajona tiesas (distriktsdomstol i forvaltningsretlige sager) afgørelse [udelades] af 5. februar 2019 blev de to forvaltningsretssager forenet.

Den 19. februar 2020 anmodede VAS Latvijas dzelzceļš fornævnte ret om at forelægge Den Europæiske Unions Domstol et præjudicielt spørgsmål. VAS Latvijas dzelzceļš ønsker oplyst, om artikel 56, stk. 2, i direktiv [2012/34] skal fortolkes således, at den giver tilsynsorganet beføjelse til på eget initiativ at vedtage en afgørelse, hvorved den virksomhed, der udøver jernbaneinfrastrukturforvalterens væsentlige funktioner, pålægges at indføre bestemte ændringer, som ikke vedrører forskelsbehandling af ansøgerne, i bestemmelser om beregningen af afgifterne for brug af infrastrukturen. VAS Latvijas dzelzceļš ønsker ligeledes oplyst, om den forpligtelse, som medlemsstaterne pålægges i artikel 32, stk. 1, i direktiv [2012/34], til at sikre jernbanemarkedssegmenterne størst mulig konkurrenceevne ved at fastsætte tillæg, der finder anvendelse på afgifterne for brug af infrastrukturen, også finder anvendelse på fastsættelsen af afgifterne for brug af infrastrukturen på de markedssegmenter, hvor der ikke findes konkurrence.

#### *Relevante retsforskrifter*

##### *EU-retten*

7. Direktiv 2012/34, 19. betragtning og artikel 7, artikel 32, stk. 1, og artikel 56, stk. 2, og [udelades] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (herefter »forordning nr. 1370/2007«), artikel 2, litra f).

##### *Lettisk ret*

8. Jernbanelovens artikel 1, nr. 23), (som kan tilgås via adressen: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) bestemmer, at følgende begreber anvendes i nævnte lov:

23) infrastrukturforvalterens væsentlige funktioner: beslutningstagning i forbindelse med kapacitetstildeling, kanaltildeling, herunder både fastlæggelse og vurdering af, hvad der står til rådighed, samt tildeling af individuelle kanaler, og beslutningstagning i forbindelse med infrastrukturafgifter, herunder fastlæggelse og opkrævning af afgifter.

Jernbanelovens artikel 11, stk. 1, bestemmer, at den virksomhed, der har til opgave at udøve de væsentlige funktioner, der er tillagt forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, efter høring af ansøgere og forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug udvikler og godkender en afgiftsordning med hensyn til den minimums adgang, der er nævnt i nævnte lovs artikel 12<sup>1</sup>, stk. 1, og adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, og fremsender den til forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, således at den kan indgå i netvejledningen. Med undtagelse af de særlige tilfælde, der fremgår af denne lovs artikel 11<sup>1</sup>, stk. 10, sikrer den virksomhed, der har til opgave at udøve de væsentlige funktioner, der er tillagt forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, at denne afgiftsordning er baseret på de samme principper for hele deres net, og at den gældende ordning resulterer i ensartede og ikke-diskriminerende afgifter for forskellige transportvirksomheder, som udfører samme form for transportydelser på en tilsvarende del af markedet.

Jernbanelovens artikel 11, stk. 2, bestemmer, at afgiften for minimums adgangsydelserne, der er omhandlet i samme lovs artikel 12<sup>1</sup>, stk. 1, og afgiften for adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten, og i overensstemmelse med denne artikels stk. 3 og 4 samt denne lovs artikel 11<sup>1</sup>.

Jernbanelovens artikel 11<sup>1</sup>, stk. 1, bestemmer, at den virksomhed, der har til opgave at udøve de væsentlige funktioner, der er tillagt forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, hvis markedet kan bære det, kan anvende tillæg på afgiften for minimums adgangsydelserne, der er omhandlet i samme lovs artikel 12<sup>1</sup>, stk. 1, og afgiften for adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, med henblik på fuldt ud at få dækket de omkostninger, som forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug bærer.

Jernbanelovens artikel 11<sup>1</sup>, stk. 2, nr. 1), bestemmer, at den virksomhed, der har til opgave at udøve de væsentlige funktioner, der er tillagt forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, før den pågældende anvender tillæggene, evaluerer deres relevans for som et minimum nedenstående markedssegmenter og vælger dem, der er mest relevante: 1) passagertransport og godstransport.

Jernbanelovens artikel 11<sup>1</sup>, stk. 7, bestemmer, at tillæg opkræves på grundlag af effektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende principper, samtidig med at der sikres jernbanemarkedssegmenterne størst mulig konkurrenceevne, og de produktivitetstigninger, som transportvirksomhederne opnår, respekteres. Afgiftsniveauet må dog ikke sættes så højt, at markedssegmenter, der som et minimum kan betale de direkte omkostninger samt en forrentning, som markedet kan bære, udelukkes fra at bruge jernbaneinfrastrukturen til offentlig brug.

Jernbanelovens artikel 31, stk. 1, nr. 9), bestemmer, at den statslige jernbanemyndighed udøver følgende funktioner:

9) overvågning af konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse, herunder navnlig markedet for højhastighedspassagertransport, og aktiviteterne hos forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, hos den virksomhed, der har til opgave at udøve de væsentlige funktioner, der er tillagt forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, og hos operatøren af servicefaciliteten på de i punkt 8, litra a), b), c), d), e), f), g) h) i) og j), nævnte områder, med forbehold af konkurrencemyndighedens beføjelser til at sikre konkurrencen på markederne for jernbanetjenesteydelser. Den statslige jernbanemyndighed fører på eget initiativ tilsyn med punkt 8), litra a), b), c), d), e), f), g) h) i) og j), og kontrollerer især, om netvejledningen indeholder diskriminerende bestemmelser eller giver forvalteren af infrastruktur til offentlig brug, den virksomhed, der har til opgave at udøve de væsentlige funktioner, der er tillagt forvalteren af jernbaneinfrastruktur til offentlig brug, eller operatøren af servicefaciliteten skønsbeføjelser, som disse kan anvende til at forskelsbehandle ansøgerne.

*Grunde til, at der hersker tvivl om fortolkningen af EU-retten*

9. Ved den anfægtede afgørelse pålagde den statslige jernbanemyndighed i egenskab af tilsynsorgan den virksomhed, der har til opgave at udøve jernbaneinfrastrukturforvalterens væsentlige funktioner, at ændre kriteriet til beregning af tillægget for markedssegmentet for passagertransport inden for rammerne af en kontrakt om offentlig tjeneste, som er omfattet af afgiftsordningen. Tilsynsorganet støttede vedtagelsen af denne afgørelse på jernbanelovens artikel 31, stk. 1, nr. 9), som bestemmer, at tilsynsorganet udøver følgende funktioner: overvågning af konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse og, udførelse af tilsyn med punkt 8), litra a), b), c), d), e), f), g) h) i) og j), i nævnte bestemmelse (artikel 31, stk. 1) på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne.

Artikel 56 i direktiv 2012/34 definerer »tilsynsorganets funktioner« og bestemmer i stk. 2, at tilsynsorganet har beføjelse til at overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse og navnlig at føre tilsyn med stk. 1, litra a) til g), på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne.

På denne baggrund kan det fastslås, at tilsynsorganet kun har beføjelse til at handle på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne.

10. Den Europæiske Unions Domstol har i sin praksis anerkendt den skønsmargin, som jernbaneinfrastrukturforvalteren (den virksomhed, der har til opgave at udøve denne forvalters væsentlige funktioner, i den foreliggende sag) har for så vidt angår afgiftsordningens indhold. Tilsynsorganets funktioner er imidlertid begrænset til alene at kontrollere, at denne ordning ikke har karakter af forskelsbehandling (Domstolens dom af 28.2.2013, Kommissionen mod Spanien (C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, præmis 44), af 28.2.2013, Kommissionen mod

Tyskland (C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, præmis 82), og af 9.11.2017, CTL Logistics (C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, præmis 85)).

11. Artikel 4 og 7 i direktiv 2012/34 fastlægger infrastrukturforvalterens uafhængighed og uafhængigheden i forbindelse med dens væsentlige funktioner.

Den Europæiske Unions Domstol har i sin praksis anerkendt, at det tilkommer jernbaneinfrastrukturforvalteren at fastlægge og opkræve afgifterne (Domstolens dom af 11.7.2013, Kommissionen mod Den Tjekkiske Republik (C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, præmis 33 og 34)). Med hensyn til den skønsmargen, som infrastrukturforvalteren har, har Domstolen ligeledes fastslået, at denne forvalter skal have et vist råderum, som gør det muligt for ham i det mindste at træffe beslutninger, der indebærer valg og vurderinger vedrørende faktorer eller parametre, på grundlag af hvilke beregningen sker (Domstolens dom af 28.2.2013, Kommissionen mod Spanien (C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, præmis 44), og af 28.2.2013, Kommissionen mod Tyskland (C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, præmis 82)).

VAS Latvijas dzelzceļš er af den opfattelse, at den skønsmargen, som den virksomhed, der har til opgave at udøve jernbaneinfrastrukturforvalterens væsentlige funktioner, råder over, og som Domstolen har anerkendt, kun kan gøre sig gældende, hvis tilsynsorganets funktioner alene vedrører en vurdering af mulig forskelsbehandling. I modsat fald, såfremt tilsynsorganets beføjelser udvides, fusioneres disse to funktioner, hvilket giver tilsynsorganet mulighed for at påvirke (reelt bestemme) afgiftsordningernes indhold. Dermed udhules den skønsmargen, som den virksomhed, der har til opgave at udøve jernbaneinfrastrukturforvalterens væsentlige funktioner, råder over, og det bliver umuligt for den pågældende at handle med den uafhængighed, som Domstolen har anerkendt den.

12. Det markedssegment, med hensyn til hvilket den anfægtede afgørelse krævede en ændring af afgiftsordningen, er segmentet for passagertransport inden for rammerne af en kontrakt om offentlig tjeneste, som i Letland udbydes af AS Pasāžieru vilciens. Dette selskab er den eneste virksomhed i dette markedssegment, hvor enhver konkurrence er udelukket.

Artikel 32 i direktiv 2012/34, som fastsætter undtagelser [udelades] fra afgiftsprincipperne, bestemmer i stk.1, at med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud, hvis markedet kan bære det, kan en medlemsstat opkræve tillæg på grundlag af effektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende principper, samtidig med at der sikres jernbanemarkedssegmenterne størst mulig konkurrenceevne. For så vidt angår tillæggenes størrelse bestemmer artikel 32, stk.1, i direktiv 2012/34, at anvendelsen af tillæg skal evalueres på specifikke markedssegmenter, navnlig deres betydning på markedssegmentet for passagertransport, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. Dermed følger det af bestemmelserne i direktiv 2012/34, at der ved fastsættelsen af størrelsen af tillægget for markedssegmentet



for passagertransport, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, bl.a. skal tages højde for dette segments konkurrenceevne.

19. betragtning til direktiv 2012/34 henviser til forordning nr. 1370/2007 og anfører, at der ved leveringen af den nævnte tjenesteydelse i henhold til forordning nr. 1370/2007 kan tildeles enerettigheder, hvilket grundlæggende udelukker enhver form for konkurrence. Direktiv 2012/34 fastsætter imidlertid ikke undtagelser for dette markedssegment for så vidt angår vurderingen af markedssegmentets konkurrenceevne.

13. Henset til førnævnte afgørelser fra Den Europæiske Unions Domstol er den [forelæggende] ret af den opfattelse, at en umiddelbar analyse af retsforskrifterne tyder på, at tilsynsorganet udelukkende har beføjelse til at handle på eget initiativ med henblik på at undgå forskelsbehandling af ansøgerne, og at der desuden ved fastsættelsen af størrelsen af tillægget for markedssegmentet for passagertransport, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, bl.a. skal tages højde for dette segments konkurrenceevne.

Da den forelæggende ret nærer tvivl om fortolkningen af artikel 32, stk. 1, og artikel 56, stk. 2, i direktiv [2012/34], er det efter dens opfattelse nødvendigt at forelægge Den Europæiske Unions Domstol et præjudicielt spørgsmål. Derfor udsættes sagen, indtil Domstolen har besvaret disse præjudicielle spørgsmål.

I overensstemmelse med artikel 267 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde [udelades] [henvisning til nationale procedureregler] træffer nærværende ret følgende

### **afgørelse**

Den Europæiske Unions Domstol forelægges følgende præjudicielle spørgsmål:

- 1) Skal artikel 56, stk. 2, i direktiv [2012/34] fortolkes således, at den giver tilsynsorganet beføjelse til på eget initiativ at vedtage en afgørelse, hvorved den virksomhed, der udøver jernbaneinfrastrukturforvalterens væsentlige funktioner, der er nævnt i dette direktivs artikel 7, stk. 1, pålægges at indføre bestemte ændringer, som ikke vedrører forskelsbehandling af ansøgerne, i bestemmelser om beregningen af afgifterne for brug af infrastrukturen (afgiftsordning)?
- 2) Såfremt det første præjudicielle spørgsmål besvares bekræftende, har tilsynsorganet da beføjelse til ved nævnte afgørelse at fastsætte de betingelser, som disse ændringer skal indebære, f.eks. ved at pålægge en forpligtelse til fra kriterierne til fastsættelse af afgifterne for brug af infrastrukturen at udelukke tidligere planlagte omkostninger, der dækkes af statsbudgettet eller af de lokale myndigheders budgetter, som passagertransportvirksomhederne ikke kan dække med indtægter fra transporten?

- 3) Skal artikel 32, stk. 1, i direktiv [2012/34] fortolkes således, at den forpligtelse, som medlemsstaterne i denne bestemmelse pålægges til at sikre jernbanemarkedssegmenterne størst mulig konkurrenceevne ved at fastsætte tillæg, der finder anvendelse på afgifterne for brug af infrastrukturen, også finder anvendelse på fastsættelsen af afgifterne for brug af infrastrukturen på de markedssegmenter, hvor der ikke findes konkurrence, f.eks. da transporten på det pågældende markedssegment kun udføres af et enkelt jernbaneselskab, som er blevet tildelt den i artikel 2, litra f), i forordning nr. 1370/2007 omhandlede eneret til at udføre transport i dette markedssegment?

Sagen udsættes, indtil Den Europæiske Unions Domstol har truffet afgørelse.

[udelades] [underskrifter]

ARBEJDSDOKUMENT