

Kohtuasi C-144/20

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

27. märts 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Administratīvā rajona tiesa (rajooni halduskohus, Lāti)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

26. märts 2020

Kaebajad:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Vastustaja:

Valsts dzelzceļa administrācija (riiklik raudteemet)

[...]

ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

(rajooni halduskohus) RIIAS

KOHTUMÄÄRUS

[...] 26. märts 2020

Administratīvā rajona tiesa (rajooni halduskohus)

[...]

[kohtukoosseis]

[...] [poolte esindajaid puudutav teave]

olles läbi vaadanud [...] haldusvaidluse, mis algatati aktsiaseltsi LatRailNet esitatud tühistamiskaebusega riikliku raudteemeti 27. juuni 2018. aasta [...]

otsuse peale ja avalik-õigusliku isiku aktsiaseltsi Latvijas dzelzceļš esitatud tühistamiskaebusega riikliku raudteeameti 7. novembri 2018. aasta [...] otsuse peale,

tuvastab

Faktilised asjaolud

1. Kaebaja AS LatRailNet (kes täidab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peamisi ülesandeid) võttis 30. juunil 2017 vastu [...] sätted „kasutustasude määramise skeemi“ kohta (edaspidi „kasutustasude määramise skeem“). Kasutustasude määramise skeemi 3. lisa II jao „Spetsiifilistes turusegmentides kohaldatavate lisatasude kindlaksmääramise kvantitatiivsed kriteeriumid“ punktis 3 on sätestatud, et turusegmendi [„sab pak pas[“] [reisijateveoteenuste osutamine avaliku teenindamise lepingu alusel] puhul on kriteeriumi S_s väärtus = 1, samas kui teistes turusegmentides kohaldatava S_s kriteeriumi väärtus määratakse kindlaks eksperdi tehtud hindamise alusel.
2. Kostja, riiklik raudteeamet, kes on raudteesektori reguleeriv asutus, võttis 27. juunil 2018 vastu otsuse [...] (edaspidi „vaidlustatud otsus“), millega kohustati kaebajat viima kasutustasude määramise skeem 24. augustiks 2018 raudteeseaduse (Dzelzceļa likums) artikli 11¹ lõigetega 1 ja 7 kooskõlla, et kehtestada avaliku teenindamise lepingu raames reisijateveoteenuste turusegmendile kohaldatava lisatasu hindamise kriteeriumid, jättes nendest välja varem kavandatud kulutused, mis kaetakse riigieelarvest või kohalike omavalitsuste eelarvetest ja mida reisijateveoettevõtjad ei saanud katta transpordist teenitud tuludega.

Vaidlustatud otsus näeb ette, et vastavalt kasutustasude määramise skeemi käsitlevatele sätetele arvutatakse minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatise infrastruktuuriga ühendava infrastruktuuri kasutamise tasu (edaspidi „infrastruktuuri kasutustasu“) välja konkreetse turusegmendi otseste kulude ja lisatasude summana. Konkreetse turusegmendi lisatasu suurus arvutatakse omakorda välja kasutustasude määramise skeemis kasutatud valemi alusel, mille puhul on lisatasu suuruse kindlaksmääramise peamine tegur turu kaalumiskoeffitsient mcb_s , mis kirjeldab konkreetsetes turusegmentides teatud turuolukorras lubatud lisatasusummat, mille suurus määratakse kindlaks hindamiskriteeriumide C_s , V_s ja S_s maksimaalse väärtusena. Seega, kui $mcb_s = 0$, siis sellele turusegmendile lisatasu ei kohaldata, aga kui $mcb_s = 1$, siis kohaldatakse asjaomasele turusegmendile maksimaalset lisatasu. Vastavalt kasutustasude määramise skeemi 3. lisa II jaole „Spetsiifilistes turusegmentides kohaldatavate lisatasude kindlaksmääramise kvantitatiivsed kriteeriumid“ on kriteeriumide C_s ja V_s väärtus 0, samas kui S_s väärtuseks reisijateveo turusegmendis on määratud 1. Kuna hindamiskriteeriumide C_s , V_s ja S_s maksimaalne väärtus reisijateveo turusegmendis on 1, tuleb järeldada, et turu kaalumiskoeffitsiendi mcb_s suuruseks on samuti määratud 1. Seega kohaldatakse vastavalt kasutustasude määramise skeemile reisijateveo turusegmendi suhtes

automaatselt lisatasu maksimummääras, ilma kõnealuse segmendi turuolukorda hindamata.

Kuna vastavalt raudteeseadusele ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivile 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (edaspidi „direktiiv 2012/34“), on lisatasud kohaldatavad üksnes juhul, kui turuolukord seda võimaldab, ja arvestades nõuet, et infrastruktuuri kasutustasu ei tohi takistada üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri kasutamist turusegmentide jaoks, mis suudavad katta vähemalt otsesed kulud, järeltas ametiasutus, et enne lisatasu kohaldamist ja selle suuruse kindlaksmääramist on vaja hinnata asjaomase turusegmendi konkurentsivõimet ja maksevõimet.

Kuna kasutustasude määramise skeem peab sisaldama reisijateveo turusegmendi konkurentsivõime ja maksevõime hindamise kriteeriume, kuid tegelikult ei sisalda, ja võttes arvesse, et seevastu on kehtestatud selle lisatasu kindlaksmääramise menetlus, mille tulemusel kehtestatakse reisijateveo turusegmendile kohaldatav lisatasu igal juhul maksimummääras, järeltas see riiklik raudteeamet, et kasutustasude määramise skeem ei ole raudteeseaduse artikli 11¹ lõigetega 1 ja 7 kooskõlas.

Raudteeseaduse artikli 31 lõike 1 punktis 9 ette nähtud ülesande täitmine riikliku raudteeameti poolt, mille alusel ta tuvastas kasutustasude määramise skeemi vastuolu raudteeseaduse artikli 11¹ lõigetega 1 ja 7, hõlmab ka kohustust võtta vastu sellist olukorda parandav otsus, ehkki sellel ametiasutusel on haldusakti sisu osas kaalutlusruum.

3. Kaebaja AS LatRailNet esitas 26. juulil 2018 Administratiivvä rajona tiesale (rajooni halduskohus) kaebuse nõudega vaidlustatud otsus tühistada.

Oma kaebuses ja selle liites väidab AS LatRailNet, et raudteeseaduse artikli 11¹ lõike 1 kohaselt kuulub kasutustasude määramise skeemi väljatöötamine ja heakskiitmine tema pädevusse. Ta leiab, et tegutsedes nii, nagu ta seda tegi, toimis riiklik raudteeamet *ultra vires*, st ületas ilmselgelt oma volitusi, sest vaidlustatud otsusega kohustas ta kaebajat sisuliselt tegema kasutustasude määramise skeemi muudatusi, märkides ära konkreetse sisu, mis tuleb sellesse skeemi lisada. Lisaks on raudteeseaduse artikli 13¹ lõike 1 punktis 4 sätestatud, et üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja põhiülesandeid ei või täita riigiasutused, kelle ülesandeks on raudteeveosektori reguleerimine.

Ühistransporditeenuste osutamise ainuõigus linnadevahelistel piirkondlikel raudteeliinidel on kuni 30. juunini 2031 antud äriühingule AS Pasažieru vilciens. Seega puudub raudteeühistransporditeenuste osutamises konkurents. Eeltoodud arvestades ei ole võimalik täita riikliku raudteeameti ülesannet jälgida konkurentsiolukorda raudteeteenuste turgudel (raudteeseaduse artikli 31 lõike 1 punkt 9), kuna raudteeühistransporditeenuste turusegment ei ole konkurentsile avatud. Konkurentsi puudumisel raudteeühistransporditeenuste osutamisel ei saa kaebaja täita ametiasutuse nõudeid hinnata enne lisamaksu kohaldamist ja selle

suuruse kindlaksmääramist asjaomase turusegmendi konkurentsivõimet ja maksevõimet.

4. Administratīvā rajona tiesa (rajooni halduskohus) 13. novembri 2018. aasta otsusega paluti VAS Latvijas dzelzceļšil (raudteefrakstruktuuri-ettevõtja) osaleda kohtumenetluses huvitatud kolmanda isikuna.

VAS Latvijas dzelzceļš leiab, et vaidlustatud otsust vastu võttes ületas riiklik raudteeamet oma pädevust, kuna raudteeseaduse artikli 31 lõike 1 punkti 9 kohaselt on see ametiasutus üksnes pädev kontrollima, et kasutustasude määramise skeemid ei oleks diskrimineerivad, kuid mitte võtma vastu vaidlustatud otsust, mis mõjutab kasutustasude määramise skeemi ühte aspekti, mis ei tekita mingil viisil võimalikku diskrimineerimist. Tema arvates riiklik raudteeamet, vastupidi raudteeseaduse artikli 13¹ lõikes 6 sätestatud kohustusele tagada, et kaebaja sõltumatus nõue on täidetud, kahjustas kaebaja sõltumatust.

Mis puutub reisijateveoteenuste turusegmenti, siis leiab AS Latvijas dzelzceļš, et kriteeriumi S_s kohta on võimalik kindlaks määrata maksimaalset väärtust, kuna AS Pasažieru vilciens, kes on reisijateveo turusegmendi ainus esindaja ja kes maksab VAS Latvijas dzelzceļšile infrastruktuuri kasutustasu (sh lisatasu), oli kaitstud ka igasuguse kahju eest, mis võis selle kasutustasu kindlaksmääramisest tekkida.

5. Kuna kaebaja AS LatRailNet oli nõustunud kasutustasude määramise skeemi muudatustega [...], tegi ta 21. augustil 2018 kasutustasude määramise skeemi vastavad muudatused, sõnastades [kasutustasude määramise skeemi] käsitlevate sätete 3. lisa II jao punkti 3 esimese lause järgmiselt: „Kriteeriumi S_s väärtus määratakse kindlaks kõikide turusegmentide kohta eksperdihinnangu alusel“.
6. VAS Latvijas dzelzceļš esitas 20. septembril 2018 riiklikule raudteeametile kasutustasude määramise skeemi muutmise peale vaide.

Pärast VAS Latvijas dzelzceļši vaide läbivaatamist võttis riiklik raudteeamet 7. novembril 2018 vastu otsuse [...], milles ta märkis, et VAS Latvijas dzelzceļšil ei ole subjektiivset õigust nõuda niisuguse haldusakti vastuvõtmist, millega tühistataks kaebaja otsus, millega kasutustasude määramise skeemi muudeti.

VAS Latvijas dzelzceļš esitas 5. detsembril 2018 riikliku raudteeameti 7. novembri [2018. aasta] otsuse peale tühistamiskaebuse.

Administratīvā rajona tiesa (rajooni halduskohus) liitis 5. veebruari 2019. aasta otsusega [...] need kaks halduskohtumenetlust.

VAS Latvijas dzelzceļš palus 19. veebruaril 2020 sellel kohtul esitada Euroopa Liidu Kohtule eelotsuse küsimus. VAS Latvijas dzelzceļš palub selgitada, kas direktiivi [2012/34] artikli 56 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et see annab reguleerivale asutusele õiguse võtta omal algatusel vastu otsus, millega kohustatakse ettevõtjat, kes täidab raudteefrakstruktuuri-ettevõtja põhiülesandeid,

tegema infrastruktuuri kasutustasude arvutamise sätetes teatud muudatused, mis ei puuduta taotlejate diskrimineerimist. VAS Latvijas dzelzceļš palub samuti selgitada, kas direktiivi [2012/34] artikli 32 lõikes 1 liikmesriikidele pandud kohustus tagada infrastruktuuri kasutustasudele kohaldatavate lisatasude kindlaksmääramisel raudteeturusegmentide optimaalne konkurentsivõime, on kohaldatav ka infrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramisele turusegmentides, kus konkurents puudub.

Kohaldatavad õigusnormid

Euroopa Liidu õigus

7. Direktiivi 2012/34 põhjendus 19 ja artikkel 7, artikli 32 lõige 1 ja artikli 56 lõige 2 ning [...] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (edaspidi „määrus nr 1370/2007“), artikli 2 punkt f.

Läti õigus

8. Raudteeseaduse (kättesaadav aadressil: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) artikli 1 punktis 23 on sätestatud, et selles seaduses kasutatakse järgmisi mõisteid:

23) raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesanded: otsuste tegemine läbilaskevõimsuse jaotamise, rongiliinide jaotamise kohta, sealhulgas kättesaadavuse määratlemine ja hindamine ning individuaalsete rongiliinide jaotamine, ning otsuste tegemine infrastruktuuri kasutustasude kohta, sealhulgas kasutustasude kindlaksmääramine ja kogumine.

Raudteeseaduse artikli 11 lõikes 1 on sätestatud, et üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja põhiülesandeid täitev isik töötab pärast konsulteerimist taotlejatega ja üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtjaga välja ja kiidab heaks nimetatud seaduse artikli 12¹ lõikes 1 osutatud minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatise infrastruktuuriga ühendava infrastruktuuri kasutamise tasude määramise skeemi, ning edastab selle üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale lisamiseks võrgustiku teadaandele. Välja arvatud selle seaduse artikli 11¹ lõikes 10 nimetatud erijuhtudel, tagab üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja põhiülesandeid täitev isik, et eespool nimetatud kasutustasude määramise skeem vastab kogu võrgus samadele põhimõtetele ja et nimetatud skeemi kohaldamise tulemusel maksavad samalaadses turuosas samasuguseid teenuseid osutavad erinevad veoettevõtjad samaväärseid ja mittediskrimineerivaid kasutustasusid.

Raudteeseaduse artikli 11 lõikes 2 on sätestatud, et selle seaduse artikli 12¹ lõikes 1 nimetatud minimaalse teenustepaketi ja teenindusrajatise ühendava infrastruktuuri kasutamise tasu määratakse kindlaks lähtuvalt raudteeteenuse käitamise otsestest kuludest ja vastavalt selle seaduse artikli 11¹ lõigetele 3 ja 4.

Raudteeseaduse artikli 11¹ lõige 1 näeb ette, et üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja kulude täielikult tagasisaamise kindlustamiseks võib üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja põhiülesandeid täitev isik, kui turg seda talub, rakendada selle seaduse artikli 12¹ lõikes 1 osutatud minimaalse teenustepaketi ja teenindusrajatise ühendava infrastruktuuri kasutamise tasule lisatasusid.

Raudteeseaduse artikli 11¹ lõike 2 punktis 1 on sätestatud, et enne lisatasude rakendamist hindab üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja põhiülesandeid täitev isik nende olulisust vähemalt järgmistes turusegmentides ja valib nende hulgast kõige asjakohasemad: 1) reisijate- ja kaubavedu.

Raudteeseaduse artikli 11¹ lõige 7 näeb ette, et lisatasusid rakendatakse tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel, tagades samal ajal raudteede optimaalse konkurentsivõime ja võttes arvesse veoettevõtjate tootlikkuse kasvu. Kasutustasude suurus ei tohi välistada üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri kasutamist turusegmentide poolt, kes suudavad maksta vähemalt otseseid kulusid, millele lisandub turutingimustele vastav kasumimäär.

Raudteeseaduse artikli 31 lõike 1 punktis 9 on sätestatud, et riiklik raudteeamet täidab järgmisi ülesandeid:

9) jälgida konkurentsiolukorda raudteeteenuste turul, eelkõige kiirreisirongiteenuste turul, ja üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja, üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja põhiülesandeid täitva isiku ning teenindusrajatise käitaja tegevust punkti 8 alapunktides a, b, c, d, e, f, g, h, i ja j nimetatud valdkondades, ilma et see piiraks konkurentsikaitseasutuse volitusi raudteeteenusteturgudel. Ta kontrollib omal algatusel ja selleks, et vältida taotlejate diskrimineerimist, punkti 8 alapunktides a, b, c, d, e, f, g, h, i ja j nimetatud elemente ning kontrollib eelkõige, kas võrgustiku teadaanne sisaldab diskrimineerivaid tingimusi või annab üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtjale, üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja põhiülesandeid täitvale isikule ning teenindusrajatise käitajale diskretsiooniõigusega volitusi, mida nad võiksid kasutada taotlejate diskrimineerimiseks.

Põhjused, mille tõttu tekib liidu õiguse tõlgendamisel kahtlusi

9. Vaidlustatud otsusega kohustas riiklik raudteeamet reguleeriva asutusena üldkasutatava raudteeinfrastruktuuri ettevõtja põhiülesandeid täitvat isikut muutma reisijateveoteenuste turusegmentidele kohaldatava lisatasu arvutamise kriteeriumi avaliku teenindamise lepingu raames, mis kuulub kasutustasude määramise skeemi. Reguleeriv asutus võttis selle otsuse vastu raudteeseaduse artikli 31 lõike 1 punkti 9 alusel, milles on sätestatud, et reguleeriv asutus täidab järgmisi ülesandeid: teostada järelevalvet konkurentsiolukorra üle raudteeteenusteturul ning kontrollida omal algatusel ja taotlejate diskrimineerimise vältimiseks [artikli 31] nimetatud lõike [1] punkti 8 alapunktides a, b, c, d, e, f, g, h, i ja j nimetatud elemente.

Direktiivi 2012/34 artiklis 56 on määratletud „reguleeriva asutuse ülesanded“ ja sätestatud lõikes 2, et reguleerival asutusel on õigus jälgida konkurentsiolekorda raudteeteenusteturgudel ja eelkõige omal algatusel kontrollida lõike 1 punktide a-g täitmist selleks, et vältida diskrimineerimist taotlejate vastu.

Sellest võib järeldada, et reguleerival asutusel on õigus tegutseda omal algatusel ainult taotlejate diskrimineerimise vältimiseks.

10. Euroopa Liidu Kohtu praktikas on tunnustatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja (käesoleval juhul selle ettevõtja põhiülesandeid täitva isiku) kaalutusruumi kasutustasude määramise skeemi sisu osas; siiski piirduvad reguleeriva asutuse ülesanded üksnes kontrollimisega, kas see skeem ei ole diskrimineeriv (28. veebruari 2013. aasta kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, punkt 44; 28. veebruari 2013. aasta kohtuotsus komisjon vs. Saksamaa, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punkt 82, ja 9. novembri 2017. aasta kohtuotsus CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, punkt 85).
11. Direktiivi 2012/34 artiklites 4 ja 7 on sätestatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja sõltumatus ja tema põhiülesanded.

Euroopa Liidu Kohtu praktikas on tunnustatud, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja on pädev kasutustasusid kindlaks määrama ja koguma (Euroopa Kohtu 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus komisjon vs. Tšehhi Vabariik, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, punktid 33 ja 34). Samuti on nimetatud kohus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kaalutusruumi kohta tuvastanud, et sellel ettevõtjal peab olema teatav kaalutusruum, mis võimaldab tal vähemalt teha otsuseid, mis nõuavad arvutuse aluseks olevate tegurite ja parameetrite valimist ja hindamist (Euroopa Kohtu 28. veebruari 2013. aasta kohtuotsus komisjon vs. Hispaania, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, punkt 44, ja 28. veebruari 2013. aasta kohtuotsus komisjon vs. Saksamaa, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punkt 82).

VAS Latvijas dzelzceļš leiab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesandeid täitva isiku kaalutusruum, mida Euroopa Liidu Kohus on tunnustanud, saab eksisteerida vaid juhul, kui reguleeriva asutuse ülesanded piirduvad võimaliku diskrimineerimise hindamisega. Vastasel korral need kaks ülesannet reguleeriva asutuse pädevuste laiendamisel ühendataks, mis annaks reguleerivale asutusele õiguse mõjutada (tegelikult määrata) kasutustasude määramise skeemide sisu. Seega kaotataks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesandeid täitva isiku kaalutusruum ning tal ei oleks võimalik tegutseda sõltumatult, mille õigust on Euroopa Liidu Kohus talle tunnustanud.

12. Turusegmenti, mille suhtes kehtestati vaidlustatud otsusega kohustus kasutustasude määramise skeemi muuta, on avaliku teenindamise lepingu alusel reisijateveoteenused, mida Lätis osutab AS Pasažieru vilciens. See äriühing on selle turusegmenti ainus ettevõtja, mis välistab igasuguse konkurentsi.

Direktiivi 2012/34 artiklis 32, milles on sätestatud erandid [...] kasutustasude põhimõtetest, on lõikes 1 sätestatud, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks võib liikmesriik, kui turg seda talub, nõuda tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid, tagades seejuures raudtee turusegmentide optimaalse konkurentsivõime. Lisatasude suuruse kohta on direktiivi 2012/34 artikli 32 lõikes 1 sätestatud, et lisatasude kohaldamist konkreetsetele turusegmentidele tuleb hinnata, hinnates eelkõige nende mõju avaliku teenindamise lepingu raames reisijateveo turusegmentidele. Järelikult näevad direktiivi 2012/34 sätted ette, et avaliku teenindamise lepingu raames reisijateveo turusegmentidele kohaldatavate lisatasude kindlaksmääramisel tuleb arvesse võtta eelkõige selle turusegmenti konkurentsivõimet.

Direktiivi 2012/34 põhjenduses 19 on viidatud määrusele nr 1370/2007 ja märgitud, et selle teenuse osutamise raames määruse nr 1307/2007 alusel võib anda ainuõigusi, mis põhimõtteliselt välistab igasuguse konkurentsi. Siiski ei näe direktiiv 2012/34 selle turusegmenti jaoks ette erandeid turusegmenti konkurentsivõime hindamisel.

13. Võttes arvesse eespool nimetatud Euroopa Liidu Kohtu otsuseid, on [eelotsusetaotluse esitanud] kohus seisukohal, et õigusliku raamistiku *prima facie* analüüs näitab, et reguleerival asutusel on õigus omal algatusel tegutseda üksnes selleks, et vältida kandidaatide diskrimineerimist, ning et lisaks tuleb avaliku teenindamise lepingu raames reisijateveo turusegmentidele kohaldatava lisatasu suuruse kindlaksmääramisel hinnata muu hulgas selle segmenti konkurentsivõimet.

Kuna sellel kohtul on kahtlusi direktiivi [2012/34] artikli 32 lõike 1 ja artikli 56 lõike 2 tõlgendamises, peab ta vajalikuks esitada Euroopa Liidu Kohtule eelotsuse küsimused. Järelikult peatab ta käesoleva kohtuasja menetluse, kuni Euroopa Kohus teeb nende küsimuste kohta eelotsuse.

Vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 267 [...] [viide liikmesriigi menetlusnormidele] see kohus

otsustab

esitada Euroopa Liidu Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

1. Kas direktiivi [2012/34] artikli 56 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et see annab reguleerivale asutusele õiguse võtta omal algatusel vastu otsus, millega kohustatakse ettevõtjat, kes täidab kõnealuse direktiivi artikli 7 lõikes 1 nimetatud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja põhiülesandeid, tegema infrastruktuuri kasutustasude arvutamise sätetesse (kasutustasude kehtestamise skeemi) teatud muudatused, mis ei puuduta taotlejate diskrimineerimist?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas reguleerival asutusel on selle otsusega õigus kehtestada tingimused, mille need muudatused peavad ette nägema, näiteks kehtestades kohustuse jätta infrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramise kriteeriumidest välja eelnevalt kavandatud kulutused, mis kaetakse riigieelarvest või kohalike omavalitsuste eelarvest, mida reisijateveoettevõtjad ei saa katta transpordist saadava tuluga?
3. Kas direktiivi [2012/34] artikli 32 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriikidele selle lõikega pandud kohustus tagada raudteeturusegmentide optimaalne konkurentsivõime, nähes ette lisatasud, mida rakendatakse infrastruktuuri kasutustasudele, on kohaldatav ka infrastruktuuri kasutustasude kindlaksmääramisele turusegmentides, kus konkurents puudub, näiteks seetõttu, et asjaomases turusegmendis tagab transpordi ainult üks raudtee-ettevõtja, kellele on antud määruse nr 1370/2007 artikli 2 punktis f ette nähtud ainuõigus transporditeenuste osutamiseks selles turusegmendis?

Peatada kohtumenetlus, kuni Euroopa Liidu Kohus teeb otsuse.

[...] [allkirjad]

TÖÖDOKUMEN