

**Predmet C-144/20**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

27. ožujka 2020.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Administratīvā rajona tiesa

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

26. ožujka 2020.

**Tužitelji:**

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

**Tuženik:**

Valsts dzelzceļa administrācija

---

[omissis]

**ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA**

**(Općinski upravni sud, Latvija) SA SJEDIŠTEM U RIGI**

**RJEŠENJE**

[omissis] od 26. ožujka 2020.

Administratīvā rajona tiesa (Općinski upravni sud)

[omissis]

[sastav suda]

[omissis] [podaci o zastupnicima stranaka]

nakon što je ispitào [omissis] spor koji su u upravnom sporu tužbama za poništenje pokrenuli dioničko društvo LatRailNet protiv odluke [omissis] Valsts

djelzečļa administrāciju (Državna uprava za željeznice) od 27. lipnja 2018. i dioničko društvo javnog prava Latvijas dzelzečļš, protiv odluke [...] Državne uprave za željeznice od 7. studenoga 2018.,

## odlučuje

### *Okolnosti spora*

1. Tužitelj AS LatRailNet (koji obavlja osnovne funkcije upravitelja željezničke infrastrukture) donio je 30. lipnja 2017. [omissis] odredbe o „programu ubiranja pristojbi” (u daljnjem tekstu: program ubiranja pristojbi). U točki 3. odjeljka II. Priloga 3. programu ubiranja pristojbi, naslovljenog „Kvantitativni kriteriji za određivanje marži primjenjivih u posebnim tržišnim segmentima”, za tržišni segment [„]sab pak pas[”] propisana vrijednost kriterija  $S_s = 1$ , dok se vrijednost kriterija  $S_s$  koji se primjenjuje u drugim tržišnim segmentima određuje na temelju procjene stručnjaka.
2. Tuženik Državna uprava za željeznice, regulatorno tijelo za željeznički sektor, donio je 27. srpnja 2018. odluku [omissis] (u daljnjem tekstu: pobijana odluka) kojom je tužitelju naložio da do 24. kolovoza 2018. uskladi program ubiranja pristojbi s člankom 11.<sup>1</sup> stavcima 1. i 7. Dzelzečļa likumsa (Zakon o željeznici) tako da odredi kriterij za procjenu marže primjenjive na segment tržišta usluga prijevoza putnika u okviru ugovora o javnoj usluzi te iz njih izuzme prethodno planirane troškove koji se podmiruju iz državnog proračuna ili proračuna lokalnih uprava, koje prijevoznici u prijevozu putnika nisu mogli podmiriti prihodima od prijevoza.

Pobijanom odlukom utvrđuje se da se, u skladu s odredbama o programu ubiranja pristojbi, pristojbe za minimalni pristupni paket i za pristup infrastrukturi koja povezuje uslužne objekte (u daljnjem tekstu: pristojba za korištenje infrastrukture) izračunavaju kao zbroj izravnih troškova i marža za konkretni tržišni segment. Međutim, iznos marže za konkretni tržišni segment izračunava se prema formuli iz programa ubiranja pristojbi u kojoj je glavni čimbenik za utvrđivanje iznosa marže koeficijent ponderiranja tržišta  $mcb_s$  kojim se opisuje iznos dopuštene marže u određenoj tržišnoj situaciji u konkretnom segmentu tržišta i čiji se iznos utvrđuje kao najveća vrijednost kriterija procjene  $C_s$ ,  $V_s$  i  $S_s$ . Dakle, ako je  $mcb_s = 0$ , marža se ne primjenjuje na predmetni tržišni segment, ali ako je  $mcb_s = 1$ , na predmetni tržišni segment primjenjuje se najviša marža. U skladu s odjeljkom II. Priloga 3. programu za ubiranje pristojbi, naslovljenim „Kvantitativni kriteriji za određivanje marži primjenjivih na posebne tržišne segmente”, vrijednost kriterija  $C_s$  i  $V_s$  jest 0, dok je vrijednost kriterija  $S_s$  za segment tržišta prijevoza putnika 1. Budući da je najviša vrijednost kriterija procjene  $C_s$ ,  $V_s$  i  $S_s$  za segment tržišta prijevoza putnika 1, valja zaključiti da će vrijednost koeficijenta ponderiranja tržišta  $mcb_s$  također biti 1. Stoga, u skladu s programom ubiranja pristojbi, na segment tržišta prijevoza putnika automatski se primjenjuje najviši iznos marže a da se pritom ne provodi ocjena stanja u predmetnom tržišnom segmentu.

S obzirom na to da se u skladu sa Zakonom o željeznici i Direktivom 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (u daljnjem tekstu: Direktiva 2012/34) marže primjenjuju samo ako stanje na tržištu to dopušta i s obzirom na zahtjev da pristojba za korištenje infrastrukture ne smije onemogućavati korištenje javne željezničke infrastrukture u tržišnim segmentima koji mogu podmirivati barem izravne troškove, Državna uprava za željeznice zaključila je da prije primjene marže i određivanja njezina iznosa treba ocijeniti konkurentnost i solventnost predmetnog tržišnog segmenta.

Iako bi program ubiranja pristojbi trebao obuhvaćati kriterije za procjenu konkurentnosti i solventnosti segmenta tržišta prijevoza putnika, a zapravo ih nije obuhvatio, njime se, suprotno tomu, utvrdio postupak za određivanje navedene marže tako da marža koja se primjenjuje na segment tržišta prijevoza putnika uvijek bude najviša, Državna uprava za željeznice zaključila je da program ubiranja pristojbi nije u skladu s člankom 11.<sup>1</sup> stavcima 1. i 7. Zakona o željeznici.

Državna uprava za željeznice obavlja funkciju iz članka 31. stavka 1. točke 9. Zakona o željeznici na temelju kojeg je ta uprava utvrdila da program ubiranja pristojbi nije u skladu s člankom 11.<sup>1</sup> stavcima 1. i 7. Zakona o željeznici, a ta funkcija obuhvaća i obvezu donošenja odluke kojom se takva situacija može otkloniti, iako Državna uprava za željeznice raspolaže marginom prosudbe u pogledu sadržaja upravnog akta.

3. Tužitelj AS LatRailNet podnio je 26. srpnja 2018. tužbu Administrativā rajona tiesi (Općinski upravni sud) u kojoj je zahtijevao poništenje pobijane odluke.

U tužbi i njezinu dodatku, AS LatRailNet tvrdi da su u skladu s člankom 11.<sup>1</sup> stavkom 1. Zakona o željeznici, razvoj i donošenje programa ubiranja pristojbi u njegovoj nadležnosti. Prema njegovu mišljenju, postupajući na način na koji je to učinila, Državna uprava za željeznice postupila je *ultra vires*, odnosno očito je prekoračila svoje ovlasti kada je pobijanom odlukom tužitelju u biti naložila da izmjeni program ubiranja pristojbi i točno navela sadržaj koji u taj program treba uključiti. Osim toga, 13.<sup>1</sup> stavak 1. točka 4. Zakona o željeznici propisuje da osnovne funkcije upravitelja javne željezničke infrastrukture ne mogu obavljati državne institucije kojima je dodijeljena regulatorna zadaća u sektoru željezničkog prijevoza.

Društvu AS Pasažieru vilciens dodijeljeno je isključivo pravo pružanja usluga javnog prijevoza na regionalnim međugradskim željezničkim linijama do 30. lipnja 2031. Stoga ne postoji tržišno natjecanje u pružanju usluga javnog željezničkog prijevoza. S obzirom na prethodno navedeno, Državna uprava za željeznice ne može provoditi nadzor tržišnih uvjeta na tržištima željezničkih usluga (članak 31. stavak 1. točka 9. Zakona o željeznicama) jer tržišni segment koji se odnosi na pružanje usluga javnog željezničkog prijevoza nije otvoren za tržišno natjecanje. Budući da nema tržišnog natjecanja u pružanju usluga javnog željezničkog prijevoza, tužitelj ne može ispuniti zahtjeve Državne uprave za

željeznice koji se odnose na ocjenu konkurentnosti i solventnosti u predmetnom tržišnom segmentu prije nego što primjeni maržu i odredi njezin iznos.

4. Administratīvā rajona tiesa (Općinski upravni sud) rješenjem od 13. studenoga 2018. pozvao je VAS Latvijas dzelzceļš (upravitelj željezničke infrastrukture) da sudjeluje u postupku kao treća zainteresirana strana.

VAS Latvijas dzelzceļš smatra da je donošenjem pobijane odluke Državna uprava za željeznice postupila izvan okvira svojih ovlasti jer u skladu s člankom 31. stavkom 1. točkom 9. Zakona o željeznici ta je uprava nadležna samo za provjeru nediskriminirajuće primjene programa za ubiranje pristojbi a ne i za donošenje pobijane odluke koja utječe na aspekt programa ubiranja pristojbi koji ni u kojem slučaju ne podrazumijeva moguću diskriminaciju. Prema njegovu mišljenju, umjesto da u skladu sa svojom obvezom nadzire ispunjenje uvjeta neovisnosti tužitelja iz članka 13.<sup>1</sup> stavka 6. Zakona o željeznici, Državna uprava za željeznicu povrijedila je njegovu neovisnost.

Što se tiče segmenta tržišta usluga prijevoza putnika, VAS Latvijas dzelzceļš smatra da je moguće utvrditi najvišu vrijednost kriterija S<sub>s</sub> jer je AS Pasažieru vilciens, jedini predstavnik segmenta tržišta prijevoza putnika koji društvu VAS Latvijas dzelzceļš plaća pristojbu za korištenje infrastrukture (uključujući maržu), također zaštićen od svake štete koja može nastati određivanjem te pristojbe.

5. Nakon što je prihvatio izmjene programa ubiranja pristojbi [omissis], tužitelj AS LatRailNet21. kolovoza 2018. unio je odgovarajuće izmjene u program tako da prva rečenica točke 3. odjeljka II. Priloga 3. odredbi [koje se odnose na program ubiranja pristojbi] glasi kako slijedi: „vrijednost kriterija S<sub>s</sub> za sve segmente tržišta određuje se na temelju procjene stručnjaka”.
6. VAS Latvijas dzelzceļš podnio je 20. rujna 2018. Državnoj upravi za željeznice prigovor protiv izmjene programa ubiranja pristojbi.

Nakon što je razmotrila prigovor koji je podnio VAS Latvijas dzelzceļš, Državna uprava za željeznice donijela je 7. studenoga 2018. odluku [omissis] u kojoj je navela da VAS Latvijas dzelzceļš nema subjektivno pravo zahtijevati donošenje upravnog akta kojim se poništava tužiteljeva odluka na temelju koje je izmijenio program ubiranja pristojbi.

VAS Latvijas dzelzceļš 5. prosinca 2018. podnio je tužbu za poništenje odluke Državne uprave za željeznice od 7. studenoga [2018.].

Rješenjem [omissis] od 5. veljače 2019. Administratīvā rajona tiesa (Općinski upravni sud) spojio je upravne sprove.

VAS Latvijas dzelzceļš od tog je suda 19. veljače 2020. zatražio da uputi prethodno pitanje Sudu Europske unije. VAS Latvijas dzelzceļš traži da se pojasni treba li članak 56. stavak 2. Direktive [2012/34] tumačiti na način da se njime regulatornom tijelu dodjeljuje ovlast da na vlastitu inicijativu donese odluku

kojom se društvu koje obavlja osnovne funkcije upravitelja željezničke infrastrukture nalaže da u odredbe o izračunu pristojbi za korištenje infrastrukture unese određene izmjene koje se ne odnose na diskriminaciju podnositelja zahtjeva. VAS Latvijas dzelzceļš traži i da se pojasni je li obveza država članica iz članka 32. stavka 1. Direktive [2012/34] da jamče optimalno tržišno natjecanje segmenata tržišta željezničkih usluga pri utvrđivanju marža koje se primjenjuju na pristojbe za korištenje infrastrukture također primjenjiva na utvrđivanje pristojbi za korištenje infrastrukture u tržišnim segmentima u kojima nema tržišnog natjecanja.

### *Mjerodavno pravo*

#### *Pravo Europske unije*

7. Uvodna izjava 19., članak 7., članak 32. stavak 1. i članak 56. stavak 2. Direktive 2012/34 te [omissis] članak 2. točka (f) Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (u daljnjem tekstu: Uredba br. 1370/2007).

#### *Latvijsko pravo*

8. Članak 1. stavak 23. Zakona o željeznici (kojem se može pristupiti na: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) utvrđuje da se u tom zakonu upotrebljavaju sljedeći pojmovi:

(23) osnovne funkcije upravitelja infrastrukture: odlučivanje o dodjeli kapaciteta, odlučivanje o dodjeli trase vlaka, uključujući definiciju i procjenu raspoloživosti i dodjelu pojedinačnih trasa vlaka i odlučivanje o pristojbama za korištenje infrastrukture, uključujući određivanje iznosa i ubiranje pristojbi.

Članak 11. stavak 1. Zakona o željeznici propisuje da nakon savjetovanja s podnositeljima zahtjeva i upraviteljem javne željezničke infrastrukture, osoba koja obavlja osnovne funkcije upravitelja javne željezničke infrastrukture razvija i uvodi program ubiranja pristojbi za minimalni pristupni paket iz članka 12.<sup>1</sup>, stavka 1. toga zakona i za pristup infrastrukturi koja povezuje uslužne objekte te ga dostavlja upravitelju javne željezničke infrastrukture koji ga uključuje u izvješće o mreži. Osim u posebnim slučajevima predviđenim člankom 11.<sup>1</sup> stavkom 10. tog zakona, osoba koja obavlja osnovne funkcije upravitelja javne željezničke infrastrukture osigurava da je navedeni program ubiranja pristojbi usklađen s istim načelima u cijeloj mreži i da je rezultat primjene toga programa taj da različiti prijevoznici koji pružaju slične usluge u sličnom dijelu tržišta plaćaju jednake i nediskriminirajuće pristojbe.

Članak 11. stavak 2. Zakona o željeznici propisuje da se pristojbe za minimalni pristupni paket iz članka 12.<sup>1</sup>, stavka 1. tog zakona i za pristup infrastrukturi koja povezuje infrastrukturu s uslužnim objektima utvrđuju ovisno o trošku koji je

izravno nastao pružanjem usluge željezničkog prijevoza, u skladu sa stavicima 3. i 4. navedenog članka, kao i člankom 11.<sup>1</sup> tog zakona.

Članak 11.<sup>1</sup> stavak 1. Zakona o željeznici određuje da radi potpunog povrata troškova koji su nastali upravitelju javne željezničke infrastrukture, osoba koja obavlja osnovne funkcije upravitelja javne željezničke infrastrukture može, ako to tržište može podnijeti, primijeniti marže na pristojbu za minimalni pristupni paket iz članka 12.<sup>1</sup> stavka 1. toga zakona i pristojbu za pristup infrastrukturi koja povezuje uslužne objekte.

Članak 11.<sup>1</sup> stavak 2. točka 1. Zakona o željeznici određuje da prije primjene marži, osoba koja obavlja osnovne funkcije upravitelja javne željezničke infrastrukture procjenjuje njihovu važnost barem u sljedećim segmentima tržišta i odabire najrelevantnije među njima: (1) prijevoz putnika i/ili robe.

Članak 11.<sup>1</sup> stavak 7. Zakona o željeznici određuje da se marže primjenjuju na temelju načela učinkovitosti, transparentnosti i nediskriminacije, pritom jamčeći optimalnu tržišno natjecanje segmenata tržišta željezničkih usluga i vodeći računa o povećanju produktivnosti koju ostvare željeznički prijevoznici. Iznos pristojbi ne isključuje korištenje javne željezničke infrastrukture od strane segmenata tržišta koji mogu platiti barem trošak koji nastaje izravno kao rezultat pružanja željezničke usluge plus stopu povrata koju tržište može podnijeti.

Članak 31. stavak 1. točka 9. Zakona o željeznici propisuje da Državna uprava za željeznice obavlja sljedeće zadaće:

(9) nadzire tržišne uvjete na tržištima željezničkih usluga, posebno na tržištu usluga prijevoza putnika velikim brzinama, i aktivnosti upravitelja javne željezničke infrastrukture, osobe koja obavlja osnovne funkcije upravitelja javne željezničke infrastrukture i operatora uslužnog objekta u područjima iz točke 8. podtočaka (a), (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h) i (j), ne dovodeći u pitanje ovlasti tijela za zaštitu prava tržišnog natjecanja na tržištima željezničkih usluga. Nadzire, na vlastitu inicijativu i s ciljem sprečavanja diskriminacije podnositelja zahtjeva, elemente iz točke 8. podtočaka (a), (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h) i (j) te naročito provjerava sadrži li izvješće o mreži diskriminatorne odredbe ili daje upravitelju javne željezničke infrastrukture, osobi koja obavlja osnovne funkcije upravitelja javne željezničke infrastrukture i operatoru uslužnog objekta diskrecijsko pravo koje mogu iskoristiti na način koji diskriminira podnositelje zahtjeva.

*Razlozi zbog kojih postoje dvojbe u pogledu tumačenja prava Unije*

9. Pobijanom odlukom Državna uprava za željeznice, u svojstvu regulatornog tijela, naložila je osobi koja obavlja osnovne funkcije upravitelja javne željezničke infrastrukture da izmjeni kriterij izračuna marže koja se primjenjuje na segment tržišta putničkih usluga na temelju ugovora o javnoj usluzi koja je obuhvaćena programom ubiranja pristojbi. Regulatorno tijelo temeljilo je navedenu odluku na članku 31. stavku 1. točki 9. Zakona o željeznici, kojim se propisuje da regulatorno tijelo obavlja sljedeće zadaće: nadzire tržišne uvjete na tržištu

željezničkih usluga i provjerava, na vlastitu inicijativu i s ciljem sprečavanja diskriminacije podnositelja zahtjeva, elemente iz točke 8. podtočaka (a), (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h) i (j) navedenog stavka [1. članka 31.].

Članak 56. Direktive 2012/34 definira „zadace regulatornog tijela” i u stavku 2. propisuje da regulatorno tijelo ima ovlasti nadzirati tržišne uvjete na tržištima željezničkih usluga i, posebno, nadzire točke (a) do (g) stavka 1. na vlastitu inicijativu i s ciljem sprečavanja diskriminacije protiv podnositelja zahtjeva.

Iz toga se može zaključiti da je regulatorno tijelo ovlašteno postupati na vlastitu inicijativu samo s ciljem sprečavanja diskriminacije podnositelja zahtjeva.

10. Sudska praksa Suda Europske unije priznala je marginu prosudbe kojom raspolaže upravitelj željezničke infrastrukture (u ovom predmetu osoba koja obavlja osnovne funkcije navedenog upravitelja) u pogledu sadržaja programa ubiranja pristojbi. Međutim, zadace regulatornog tijela ograničene su isključivo na nadziranje nediskriminirajuće primjene toga programa (presude Suda od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, t. 44.; od 28. veljače 2013., Komisija/Njemačka, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, t. 82. i od 9. studenoga 2017., CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, t. 85.).
11. Člancima 4. i 7. Direktive 2012/34 utvrđuje se neovisnost upravitelja željezničke infrastrukture i njegovih osnovnih funkcija.

Sudska praksa Suda Europske unije priznala je da je upravitelj željezničke infrastrukture nadležan za određivanje i ubiranje pristojbi (presuda Suda od 11. srpnja 2013., Komisija/Češka Republika, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, t. 33. i 34.). Isto tako, što se tiče margine prosudbe kojom raspolaže upravitelj infrastrukture, navedeni je sud presudio da upravitelj infrastrukture mora raspolagati određenim manevarskim prostorom koji mu omogućuje da barem donosi odluke koje zahtijevaju odabir i ocjenu čimbenika i parametara na kojima se temelji izračun (presude Suda od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, t. 44., i od 28. veljače 2013., Komisija/ Njemačka, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, t. 82.).

VAS Latvijas dzelzceļš smatra da margina prosudbe kojom raspolaže osoba koja obavlja osnovne funkcije upravitelja željezničke infrastrukture, koju je priznao Sud Europske unije, može postojati samo ako su zadace regulatornog tijela ograničene na ocjenu moguće diskriminacije. U suprotnom, proširenjem nadležnosti regulatornog tijela došlo bi do objedinjavanja tih dviju zadataka pa bi regulatorno tijelo moglo utjecati (*de facto* odrediti) sadržaj programa ubiranja pristojbi. Tako bi margina prosudbe kojom raspolaže osoba koja obavlja osnovne funkcije upravitelja željezničke infrastrukture bila dovedena u pitanje pa ne bi mogla postupati s neovisnošću koju joj priznaje Sud Europske unije.

12. Segment tržišta u odnosu na koji je pobijanom odlukom naložena izmjena programa ubiranja pristojbi jest segment usluga prijevoza putnika koje u Latviji na temelju ugovora o javnoj usluzi pruža AS Pasažieru vilciens. To je društvo jedini

prijevoznik u tom tržišnom segmentu koje je u potpunosti izuzeto iz tržišnog natjecanja.

Članak 32. Direktive 2012/34, kojim su utvrđene iznimke [*omissis*] od načela za određivanje pristojbi, u svojem stavku 1. propisuje da radi potpunog povrata troškova koji su nastali upravitelju infrastrukture, država članica može, ako to tržište može podnijeti, naplaćivati marže na temelju načela učinkovitosti, transparentnosti i nediskriminacije, pritom jamčeći optimalnu tržišno natjecanje segmenata tržišta željezničkih usluga. Što se tiče iznosa marži, člankom 32. stavkom 1. Direktive 2012/34 propisuje se da treba vrednovati primjenu marži u konkretnim tržišnim segmentima, osobito procjenom njihovih učinaka na segment tržišta prijevoza putnika na temelju ugovora o javnoj usluzi. Stoga se odredbama Direktive 2012/34 utvrđuje da, pri određivanju iznosa marži za segment tržišta prijevoza putnika na temelju ugovora o javnoj usluzi treba, među ostalim aspektima, uzeti u obzir konkurentnost tog segmenta.

Uvodna izjava 19. Direktive 2012/34 upućuje na Uredbu br. 1370/2007 i ističe da se pri pružanju navedene usluge na temelju Uredbe br. 1307/2007 mogu dodijeliti isključiva prava, što u biti isključuje svako tržišno natjecanje. Međutim, za taj tržišni segment Direktiva 2012/34 ne predviđa iznimke na temelju procjene konkurentnosti tržišni segment.

13. S obzirom na prethodno navedene presude Suda Europske unije, ovaj sud [koji je uputio zahtjev] smatra da analiza *prima facie* pravnog okvira upućuje na to da je regulatorno tijelo ovlašteno postupati na vlastitu inicijativu isključivo s ciljem sprječavanja diskriminacije podnositelja zahtjeva te da pri određivanju iznosa marži za segment tržišta prijevoza putnika na temelju ugovora o javnoj usluzi, treba, među ostalim aspektima, ocijeniti konkurentnost tog segmenta.

Budući da dvoji o tumačenju članka 32. stavka 1. i članka 56. stavka 2. Direktive [2012/34], ovaj sud smatra da je potrebno uputiti prethodna pitanja Sudu Europske unije. S obzirom na to, treba prekinuti postupak u ovom predmetu dok Sud ne odluči o prethodnim pitanjima.

U skladu s člankom 267. Ugovora u funkcioniranju Europske unije, [*omissis*] [pozivanje na nacionalno zakonodavstvo], ovaj sud

### odlučuje

Sudu Europske Unije uputiti sljedeća prethodna pitanja:

1. Treba li članak 56. stavak 2. Direktive [2012/34] tumačiti na način da regulatornom tijelu daje ovlast da na vlastitu inicijativu donese odluku kojom se društvu koje obavlja osnovne funkcije upravitelja željezničke infrastrukture iz članka 7. stavka 1. Direktive nalaže da u odredbe o izračunu pristojbi za korištenje infrastrukture (program ubiranja pristojbi) unese određene izmjene koje se ne odnose na diskriminaciju podnositelja zahtjeva?



2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje, je li regulatorno tijelo ovlašteno takvom odlukom utvrđivati uvjete koje navedene izmjene trebaju predvidjeti tako da, na primjer, iz kriterija za određivanje pristojbi za korištenje infrastrukture naloži izuzimanje prethodno planiranih troškova koji se podmiruju iz državnog proračuna ili proračuna lokalnih uprava i koje prijevoznici u prijevozu putnika ne mogu podmiriti prihodima od prijevoza?
3. Treba li članak 32. stavak 1. Direktive [2012/34] tumačiti na način da se obveza država članica iz tog stavka da jamče optimalno tržišno natjecanje segmenata tržišta željezničkih usluga pri utvrđivanju marža koje se primjenjuju na pristojbe za korištenje infrastrukture također odnosi na utvrđivanje pristojbi za korištenje infrastrukture u tržišnim segmentima u kojima nema tržišnog natjecanja zato što, na primjer, u predmetnom tržišnom segmentu prijevoz obavlja samo jedan željeznički prijevoznik kojem je dodijeljeno isključivo pravo pružanja usluga prijevoza u tom tržišnom segmentu, koje je predviđeno člankom 2. točkom (f) Uredbe br. 1370/2007?

Postupak se prekida dok Sud Europske unije ne donese odluku.

[omissis] [potpisi]

RADNI DOKUMENT