

**C-144/20. sz. ügy**

**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem**

**A benyújtás napja:**

2020. március 27.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Administratīvā rajona tiesa (Lettország)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. március 26.

**Felperesek:**

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

**Alperes:**

Valsts dzelzceļa administrācija

---

[omissis]

**ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA RĪGAS TIESU NAMS**

(a körzeti közigazgatási bíróság Rigában eljáró kollégiuma)

**HATÁROZAT**

[omissis] 2020. március 26.

Az Administratīvā rajona tiesa (körzeti közigazgatási bíróság, Lettország)

[omissis]

[a bíróság összetétele]

[omissis] [a felek képviselőire vonatkozó információ]

[omissis] megvizsgálva azon közigazgatási tárgyú jogvitát [omissis], amely a LatRailNet részvénytársaság által a Valsts dzelzceļa administrācija (nemzeti

vasúti hatóság) 2018. június 27-i [omissis] határozatának megsemmisítése iránt előterjesztett kereset és a Latvijas dzelzceļš közjogi részvénytársaság által a nemzeti vasúti hatóság 2018. november 7-i [...] határozatának megsemmisítése iránt előterjesztett kereset alapján indult,

### **megállapítja:**

#### *Tényállási előzmények*

1. 2017. június 30-án a felperes AS LatRailNet (amelyet a vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával bíztak meg) elfogadta a „díjképzési rendszerre” (a továbbiakban: díjképzési rendszer) vonatkozó [omissis] rendelkezéseket. A díjképzési **[eredeti 2. o.]** rendszer 3. mellékletének „Mennyiségi kritériumok a különös piaci szegmensekben kiszabható felárak megállapításához” címet viselő II. szakasza a 3. pontban úgy rendelkezik, hogy a [„sab pak pas”] piaci szegmens tekintetében az  $S_s$  kritérium értéke 1, míg az egyéb piaci szegmensekben alkalmazható  $S_s$  kritérium értéket szakértő által végzett értékelés alapján kell meghatározni.
- [2] 2018. június 27-én az alperes nemzeti vasúti hatóság, a vasúti ágazat igazgatási szervezete, [omissis] határozatot fogadott el (a továbbiakban: megtámadott határozat), amelyben felhívta a felperest, hogy díjképzési rendszerét 2018. augusztus 24. előtt igazítsa a Dzelzceļa likums (a vasútról szóló törvény) 11.<sup>1</sup> cikkének (1) és (7) bekezdéséhez oly módon, hogy a közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott személyszállítási szolgáltatások piaci szegmensében kiszabható felár értékelésére szolgáló kritériumokat állapítson meg, kizárva ezekből az állami költségvetés vagy a helyi önkormányzatok költségvetése által fedezett, előre tervezett azon kiadásokat, amelyeket a személyszállító vállalkozások nem tudnának a szállításból származó bevételekből fedezni.

A megtámadott határozat megállapítja, hogy a díjképzési rendszerre vonatkozó rendelkezések alapján a minimális hozzáférési csomagért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúráért fizetendő díjat (a továbbiakban: infrastruktúra-használati díj) egy konkrét piaci szegmensre vonatkozó közvetlen költségek és felárak összegeként kell kiszámítani. A meghatározott piaci szegmensre vonatkozó felár összegét pedig a díjképzési rendszerben foglalt képlet alapján kell kiszámolni, amelyben a felár összege meghatározásának elsődleges tényezője a piac súlyozására vonatkozó  $mcb_s$  együttható képezi, amely a konkrét piaci szegmensben valamely piaci helyzetben megengedett felár összegét jelöli, amelyet a  $C_s$ ,  $V_s$  és  $S_s$  értékelési kritériumok maximális értékeként állapítanak meg. Ezért, ha az  $mcb_s = 0$ , a felár nem alkalmazható a szóban forgó piaci szegmensre, ha azonban az  $mcb_s = 1$ , az érintett piaci szegmensre a maximális felárat kell alkalmazni. A díjképzési rendszer 3. mellékletének „Mennyiségi kritériumok a különös piaci szegmensekben kiszabható felárak megállapításához” címet viselő II. szakasza alapján a  $C_s$  és a  $V_s$  kritériumok értéke 0, míg a személyszállítási piac szegmensére vonatkozó  $S_s$  érték 1. Mivel a személyszállítás piaci szegmensére vonatkozó  $C_s$ ,  $V_s$  és  $S_s$

értékelési kritériumok maximális értéke 1, meg kell állapítani, hogy a piac súlyozására vonatkozó mcb<sub>s</sub> együttható értéke szintén 1. Ennélfogva a díjképzési rendszer alapján a személyszállítás piaci szegmensére automatikusan a maximális összegű felárat kell alkalmazni, a szóban forgó szegmens piaci helyzetének értékelése nélkül.

Mivel a vasútról szóló törvény és az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: 2012/34 irányelv) értelmében a felárak csak akkor alkalmazhatók, ha a piac azt lehetővé teszi, és figyelembe véve azon feltételt, hogy az infrastruktúra-használati díj nem akadályozhatja a vasúti infrastruktúra közcélú használatát legalább a közvetlen költségeket fedezni képes piaci szegmens számára, a hatóság azt a következtetésre jutott, hogy a felár alkalmazása és összegének meghatározása előtt értékelni kell a szóban forgó piaci szegmens versenyképességét és fizetőképességét.

Mivel a díjképzési rendszernek tartalmaznia kell a személyszállítás piaci szegmensének versenyképességére és fizetőképességére vonatkozó értékelési kritériumokat, ez azonban nem így van, és tekintettel arra, hogy ezzel szemben az említett felár meghatározására olyan eljárást ír elő, amelynek eredményeképpen a személyszállítás piaci szegmensére alkalmazható felárat minden esetben a maximális összegben határozza meg, [eredeti 3. o.] a nemzeti vasúti hatóság arra a következtetésre jutott, hogy a díjképzési rendszer nem egyeztethető össze a vasútról szóló törvény 11.<sup>1</sup> cikkének (1) és (7) bekezdésével.

A vasútról szóló törvény 31. cikke (1) bekezdésének 9. pontjában említett feladatnak a nemzeti vasúti hatóság által történő ellátása – amely feladat keretében megállapította, hogy a díjképzési rendszer összeegyeztethetetlen a vasútról szóló törvény 11.<sup>1</sup> cikkének (1) és (7) bekezdésével – az ilyen helyzet orvoslására irányuló határozat meghozatalának kötelezettségét is magában foglalja, noha a hatóság mérlegelési mozgásterrel rendelkezik a közigazgatási aktus tartalmát illetően.

- [3] 2018. július 26-án a felperes AS LatRailNet a megtámadott határozat megsemmisítése iránti keresetet nyújtott be az Administratívā rajona tiesához (körzeti közigazgatási bíróság).

Az AS LatRailNet a keresetben és annak mellékletében előadja, hogy a vasútról szóló törvény 11.<sup>1</sup> cikkének (1) bekezdése értelmében az ő hatáskörébe tartozik a díjképzési rendszer kidolgozása és elfogadása. Álláspontja szerint a nemzeti vasúti hatóság az általa tanúsított magatartással *ultra vires* járt el, azaz nyilvánvalóan túllépte a hatásköreit, mivel a megtámadott határozattal lényegében arra kötelezte a felperest, hogy változtassa meg a díjképzési rendszert, és megjelölte azt a konkrét tartalmat, amelyet e rendszernek magában kell foglalnia. Ezenkívül, a vasútról szóló törvény 13.<sup>1</sup> cikke (1) bekezdésének 4. pontja úgy rendelkezik, hogy a közcélú vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatait nem láthatják el

a vasúti szállítási ágazatban a szabályozó feladatával megbízott állami intézmények.

Az AS Pasažieru vilciens számára 2031. június 30-ig biztosítottak személyszállítási közszolgáltatások nyújtására irányuló kizárólagos jogot a regionális helyközi vasútvonalakon. A vasúti személyszállítási közszolgáltatások nyújtása terén tehát nem áll fenn verseny. Erre tekintettel a nemzeti vasúti hatóság nem végezheti a vasúti szolgáltatások piacán a versenyhelyzet felügyeletére vonatkozó feladatát (a vasútról szóló törvény 31. cikke (1) bekezdésének 9. pontja), mivel a vasúti személyszállítási közszolgáltatások nyújtásából álló piaci szegmens nincs megnyitva a verseny előtt. A felperes – mivel a vasúti személyszállítási közszolgáltatások nyújtása terén nem áll fenn verseny – nem tud eleget tenni a hatóság azon követelményének, hogy az érintett piaci szegmens versenyképességét és fizetőképességét a felár alkalmazása és összegének meghatározása előtt értékelje.

- [4] Az Administratīvā rajona tiesa 2018. november 13-i határozatával felhívta a VAS Latvijās Dzelzceļš-t (vasúti pályahálózat-működtető), hogy harmadik félként vegyen részt az eljárásban.

A VAS „Latvijās dzelzceļš” álláspontja szerint a nemzeti vasúti hatóság a megtámadott határozat elfogadásával túllépte a hatáskörét, mivel a vasútról szóló törvény 31. cikke (1) bekezdésének 9. pontja értelmében a hatóság csak a díjképzési rendszerek hátrányos megkülönböztetéstől mentes jellegének ellenőrzésére rendelkezik hatáskörrel, a vitatott határozat meghozatalára azonban nem, amely határozat a díjképzési rendszer egyik olyan szempontját érinti, amely semmiképpen nem feltételez lehetséges hátrányos megkülönböztetést. Véleménye szerint a nemzeti vasúti hatóság – a vasútról szóló törvény 13.<sup>1</sup> cikkének (6) bekezdésében a felperes függetlenségére vonatkozó feltétel teljesítésének biztosítására előírt kötelezettséggel ellentétesen – megsértette a felperes függetlenségét.

A VAS Latvijās dzelzceļš úgy véli, hogy a személyszállítási szolgáltatások piacának szegmensét illetően maximális érték állapítható meg az  $S_s$  kritérium tekintetében, mivel az AS Pasažieru [eredeti 4. o.] vilciens a személyszállítási szolgáltatások piaci szegmensének egyetlen képviselőjeként, amely infrastruktúra-használati díjat (a felárat is beleértve) fizet a VAS Latvijās dzelzceļš számára, szintén védelemben részesült bármely olyan kárral szemben, amely az említett díj meghatározásából eredhet.

- [5] 2018. augusztus 21-én a felperes AS LatRailNet a díjképzési rendszer módosításának elfogadásával [omissis], a [díjképzési rendszerre] vonatkozó rendelkezések 3. melléklete II. szakasza 3. pontja első mondatának megfogalmazásával a következőképpen módosította a díjképzési rendszert: „az  $S_s$  kritérium értékét valamennyi piaci szegmens tekintetében a szakértő által végzett értékelés alapján kell meghatározni”.

- [6] 2018. szeptember 20-án a VAS Latvijas Dzelzceļš panaszt nyújtott be a nemzeti vasúti hatósághoz a díjképzési rendszer módosítása ellen.

A VAS Latvijas dzelzceļš által benyújtott panasz vizsgálatát követően a nemzeti vasúti hatóság 2018. november 7-én [omissis] határozatot fogadott el, amelyben megállapította, hogy a VAS Latvijas Dzelzceļš nem rendelkezik alanyi joggal arra, hogy a felperesnek a díjképzési rendszert módosító határozatát megsemmisítő közigazgatási aktus elfogadását kérje.

2018. december 5-én a VAS Latvijas dzelzceļš megsemmisítés iránti keresetet nyújtott be a nemzeti vasúti hatósághoz [2018.] november 7-i határozatával szemben.

Az Administratīvā rajona tiesa (körzeti közigazgatási bíróság) 2019. február 5-i [omissis] határozatával a két közigazgatási ügyet ugyanazon eljárásban egyesítette.

2020. február 19-én a VAS Latvijas dzelzceļš azt kérte az említett bíróságtól, hogy forduljon előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel az Európai Unió Bíróságához. A VAS Latvijas Dzelzceļš annak tisztázását kéri, hogy úgy kell-e értelmezni a [2012/34] irányelv 56. cikkének (2) bekezdését, hogy az biztosítja az igazgatási szervezet számára azon jogkört, hogy saját kezdeményezésére olyan határozatot hozzon, amely a vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatait ellátó vállalkozást arra kötelezi, hogy az infrastruktúra-használati díjak számítására vonatkozó rendelkezésekben bizonyos olyan módosításokat hajtson végre, amelyek nem eredményeznek hátrányos megkülönböztetést a kérelmezőkkel szemben. A VAS Latvijas dzelzceļš annak tisztázását is kéri, hogy a tagállamok számára a [2012/34] irányelv 32. cikkének (1) bekezdésében előírt azon kötelezettség, hogy az infrastruktúra-használati díjakra alkalmazandó felárak megállapítása során garantálják a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességét, alkalmazható-e az infrastruktúra-használati díjaknak azon piaci szegmensekben történő meghatározása esetén is, amelyekben nem áll fenn verseny.

*Az alkalmazandó jog*

*Az európai uniós jog*

- [7] A 2012/34 irányelv (19) preambulumbekkezdése, 7. cikke, 32. cikkének (1) bekezdése, valamint 56. cikkének (2) bekezdése és [omissis] a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: 1370/2007 rendelet) 2. cikkének f) pontja. **[eredeti 5. o.]**

*A lett jog*

- [8] A vasútról szóló törvény 1. cikkének 23. pontja (amely az alábbi weboldalon hozzáférhető: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) meghatározza, hogy az említett törvényben az alábbi kifejezéseket kell alkalmazni:

23) a pályahálózat-működtető alapvető feladatai: a kapacitáselosztással, a menetvonalak elosztásával kapcsolatos döntéshozatal, beleértve mind az egyes menetvonalak meghatározását, mind azok rendelkezésre állásának felmérését, mind pedig azok elosztását; valamint az infrastruktúra használatára vonatkozó díjképzéssel kapcsolatos döntéshozatal, beleértve a díjak megállapítását és beszedését.

A vasútról szóló törvény 11. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a kérelmezőkkel és a közcélú vasúti pályahálózat-működtetővel folytatott konzultációt követően a közcélú vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával megbízott üzemeltető kidolgozza és elfogadja a szóban forgó törvény 12.<sup>1</sup> cikkének (1) bekezdésében foglalt minimális szolgáltatási csomaggal és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúrával kapcsolatos díjképzési rendszert, és azt megküldi a közcélú vasúti pályahálózat-működtetőnek a hálózati üzletszabályzatba való beillesztése céljából. Azon esetek kivételével, amelyekre nézve e törvény 11.<sup>1</sup> cikkének (10) bekezdése külön rendelkezéseket ír elő, a közcélú vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával megbízott üzemeltető köteles biztosítani, hogy az említett díjképzési konstrukció a teljes hálózatokra vonatkozóan ugyanazokon az elveken alapuljon, és a szóban forgó rendszer alkalmazása egyenértékű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes díjakat eredményezzen a piac hasonló részén azonos jellegű szolgáltatásokat nyújtó különböző fuvarozók számára.

A vasútról szóló törvény 11. cikkének (2) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a szóban forgó törvény 12.<sup>1</sup> cikkének (1) bekezdésében foglalt minimális hozzáférési csomagért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúráért fizetendő díjakat a vonatközlekedetésből közvetlenül eredő költség, valamint a jelen cikk (3) és (4) bekezdésében, és e törvény 11.<sup>1</sup> cikkében foglalt rendelkezések alapján kell meghatározni.

A vasútról szóló törvény 11.<sup>1</sup> cikkének (1) bekezdése előírja, hogy ha a piac lehetővé teszi, a közcélú vasúti pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében a közcélú vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával megbízott üzemeltető felárak szabhat ki a hivatkozott törvény 12.<sup>1</sup> cikkének (1) bekezdésében foglalt minimális szolgáltatási csomagért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúráért fizetendő díj tekintetében.

A vasútról szóló törvény 11.<sup>1</sup> cikke (2) bekezdésének 1. pontja úgy rendelkezik, hogy a felárak alkalmazását megelőzően a közcélú vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával megbízott üzemeltető értékeli a felárak felszámításának relevanciáját, legalábbis a következő piaci szegmensek

szempontjából, és közülük kiválasztja a legrelevánsabb szegmensét: 1) személyszállítás, illetve áru fuvarozás.

A vasútról szóló törvény 11.<sup>1</sup> cikkének (7) bekezdése előírja, hogy a felárakat hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján kell alkalmazni, biztosítva a vasút optimális versenyképességét és tiszteletben tartva a fuvarozók által elért termelékenység-növekedést. A díjak mértéke nem zárhatja ki, hogy a közcélú vasúti infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a közvetlenül felmerült költségeket, s ezen felül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.

A vasútról szóló törvény 31. cikke (1) bekezdésének 9. pontja úgy rendelkezik, hogy a nemzeti vasúti hatóság a következő feladatokat látja el: **[eredeti 6. o.]**

9. figyelemmel kíséri a vasúti szolgáltatások piacán zajló versenyt, különösen, a nagysebességű személyszállítási szolgáltatások piacán, és a közcélú vasúti pályahálózat-működtető, a közcélú vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával megbízott vállalkozás, illetve a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjének tevékenységeit a 8. pont a), b), c), d), e), f), g), h), i) és j) pontjában említett területeken, a vasúti szolgáltatások piacán a versenyjog védelmével megbízott hatóság hatáskörének sérelme nélkül. Saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében ellenőrzi a 8. pont a), b), c), d), e), f), g), h), i) és j) pontjában említett tényezőket, és különösen azt ellenőrzi, hogy a hálózati üzletszabályzat nem tartalmaz-e hátrányosan megkülönböztető rendelkezéseket, vagy nem ruházza-e fel a közúti vasúti pályahálózat-működtetőt, a közcélú vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával megbízott vállalkozást, illetve a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjét olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetésre lehet felhasználni.

*Az uniós jog értelmezésével kapcsolatban felmerülő kétségek fennállásának okai*

- [9] A nemzeti vasúti hatóság mint igazgatási szervezet a megtámadott határozatban arra kötelezte a vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával megbízott üzemeltetőt, hogy módosítsa a közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott személyszállítási szolgáltatások piaci szegmensére alkalmazható és a díjképzési rendszerben foglalt felár kiszámítására irányadó kritériumot. Az igazgatási szervezet a szóban forgó határozat meghozatalát a vasútról szóló törvény 31. cikke (1) bekezdésének 9. pontjára alapította, amely előírja, hogy az igazgatási szervezetnek az alábbi feladatokat kell elvégeznie: a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére, valamint a hatóság saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében a hivatkozott [31. cikk (1)] bekezdése 8. pontjának a), b), c), d), e), f), g), h), i) és j) pontjában említett tényezők ellenőrzése.

A 2012/34 irányelv 56. cikke meghatározza az „igazgatási szervezet feladatait”, (2) bekezdésében pedig úgy rendelkezik, hogy az igazgatási szervezet jogköre kiterjed a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére, továbbá a hatóság saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében kiemelten ellenőrzi az (1) bekezdés a)–g) pontját.

Ebből az a következtetés vonható le, hogy az igazgatási szervezet saját kezdeményezésre csak a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében járhat el.

- [10] Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata elismerte azt a mérlegelési mozgásteret, amellyel a vasúti pályahálózat-működtető (amelyet a jelen esetben a működtető alapvető feladatainak ellátásával bíztak meg) a díjképzési rendszer tartalmát illetően rendelkezik; azonban az igazgatási szervezet feladatai csupán e rendszer hátrányos megkülönböztetéstől mentes ellenőrzésére korlátozódnak (a Bíróság 2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélete, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, 44. pont; 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélete, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 82. pont; 2017. november 9-i CTL Logistics ítélete, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, 85. pont).
- [11] A 2012/34 irányelv 4. és 7. cikke megállapítja a vasúti pályahálózat-működtetőnek és alapvető funkcióinak függetlenségét. **[eredeti 7. o.]**

Az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata elismerte, hogy a vasúti pályahálózat-működtető hatáskörrel rendelkezik a díjak meghatározására és beszedésére (a Bíróság 2013. július 11-i Bizottság kontra Cseh Köztársaság ítélete, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, 33. és 34. pont). Továbbá, a pályahálózat-működtető rendelkezésére álló mérlegelési mozgásteret illetően a Bíróság megállapította, hogy e működtetőnek némi mozgástérrel kell rendelkeznie, amely lehetővé teszi számára legalábbis a számítás alapjául szolgáló tényezők vagy paraméterek kiválasztásával és értékelésével kapcsolatos döntések meghozatalát (a Bíróság 2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélete, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, 44. pont; 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélete, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 82. pont).

A VAS Latvijs delzceļš szerint a vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladataival megbízott üzemeltető rendelkezésére álló és az Európai Unió Bírósága által elismert mozgástér csak akkor állhat fenn, ha az igazgatási szervezet feladatai az esetleges hátrányos megkülönböztetések értékelésére korlátozódnak. Ellenkező esetben az igazgatási szervezet hatásköreinek kiterjesztésével e két feladat összeolvadna, és az igazgatási szervezet számára jogkört biztosítana a díjképzési rendszerek tartalmának befolyásolására (tényleges meghatározására). Ily módon a vasúti pályahálózat-működtető alapvető feladatainak ellátásával megbízott üzemeltető rendelkezésére álló mérlegelési mozgástér gyengülne, és lehetetlenné válna számára az Európai Unió Bírósága által biztosított független eljárás.



- [12] A piac azon szegmensét, amelynek tekintetében a megtámadott határozat a díjképzési rendszer módosításának kötelezettségét előírja, a közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott személyszállítási szolgáltatások piacának szegmense képezi, amely szolgáltatásokat Lettországon az AS Pasažieru vilciens nyújtja. Az említett társaság a szóban forgó piaci szegmens egyetlen gazdasági szereplője, a verseny teljes kizárásával.

A 2012/34 irányelvnek a díjképzési elvek alóli kivételeket megállapító 32. cikke [omissis] (1) bekezdésében úgy rendelkezik, hogy ha a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességének garantálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. A felárak összegét illetően, a 2012/34 irányelv 32. cikkének (1) bekezdése megállapítja, hogy értékelni kell a felárak konkrét piaci szegmensekre történő alkalmazását, és különösen azt kell figyelembe venni, hogy az milyen hatást gyakorol a közszolgáltatási szerződés keretében végzett személyszállítási piac szegmensére. Következésképpen a 2012/34 irányelv előírja, hogy a közszolgáltatási szerződés keretében teljesített személyszállítási piac szegmensére vonatkozó felárak összegének meghatározása során – egyéb szempontok mellett – figyelembe kell venni e szegmens versenyképességét.

A 2012/34 irányelv (19) preambulumbekkezdése az 1370/2007 rendeletre utal és előírja, hogy az említett szolgáltatásnak az 1307/2007 rendelet szerinti nyújtása során kizárólagos jogokat biztosíthatnak, ami alapvetően kizár minden versenyt. E piaci szegmens tekintetében azonban a 2012/34 irányelv nem rendelkezik a piaci szegmens versenyképességének értékelése alóli kivételekről. **[eredeti 8. o.]**

- [13] Az Európai Unió Bíróságának fent említett ítéleteire tekintettel a [kérdést előterjesztő] bíróság úgy véli, hogy a szabályozási háttér első vizsgálata alapján az igazgatási szervezet kizárólag a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében járhat el saját kezdeményezésre, illetve ezenfelül a közszolgáltatási szerződés keretében teljesített személyszállítási piaci szegmensre vonatkozó felár összegének meghatározása során – egyéb szempontok mellett – e szegmens versenyképességét kell értékelnie.

Mivel a jelen bíróságnak kétségei vannak a [2012/34] irányelv 32. cikke (1) bekezdésének és 56. cikke (2) bekezdésének értelmezését illetően, úgy véli, hogy előzetes döntéshozatal iránti kérelmet kell az Európai Unió Bírósága elé terjeszteni. Következésképpen, a jelen ügyben fel kell függeszteni az eljárást a Bíróság előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre vonatkozó döntéshozataláig.

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 267. cikke alapján [omissis] [nemzeti eljárásjogi szabályokra való hivatkozás] a jelen bíróság

**úgy határoz, hogy**

előzetes döntéshozatal céljából az Európai Unió Bírósága elé terjeszti az alábbi kérdéseket:

- 1) Úgy kell-e értelmezni a [2012/34] irányelv 56. cikkének (2) bekezdését, hogy az biztosítja az igazgatási szervezet számára azt a lehetőséget, hogy saját kezdeményezésére olyan határozatot hozzon, amely a vasúti pályahálózat-működtető, a hivatkozott irányelv 7. cikkének (1) bekezdésében említett alapvető feladatait ellátó vállalkozást arra kötelezi, hogy az infrastruktúra használati díjak (díjképzési rendszer) számítására vonatkozó rendelkezésekben bizonyos olyan módosításokat hajtson végre, amelyek nem érintik a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetést?
- 2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén, az igazgatási szervezetnek lehetősége van-e arra, hogy egy ilyen határozatban állapítsa meg a szóban forgó módosítások által elrendelendő feltételeket, például azon kötelezettség előírásával, amely szerint az infrastruktúra-használati díjak meghatározására irányadó kritériumokból ki kell zárni az állami költségvetés vagy a helyi önkormányzatok költségvetése által fedezett, előre tervezett azon kiadásokat, amelyeket a személyszállító vállalkozások a szállításból származó bevételekből nem tudnak fedezni?
- 3) Úgy kell-e értelmezni a [2012/34] irányelv 32. cikkének (1) bekezdését, hogy a tagállamoknak az említett bekezdésben előírt azon kötelezettsége, hogy az infrastruktúra-használati díjak tekintetében alkalmazható felárak megállapítása során biztosítaniuk kell a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességét, az infrastruktúra-használati díjaknak azon piaci szegmensekben történő meghatározása esetén is alkalmazható, amelyekben nem áll fenn verseny, például azért, mert az érintett piaci szegmensben kizárólag egyetlen vasúti gazdasági szereplő végzi a szállítást, amely számára a 1370/2007 rendelet 2. cikkének f) pontjában foglalt kizárólagos jogot biztosították az említett szegmensben történő szállítás elvégzésére?

Az Európai Unió Bíróságának döntéshozataláig felfüggeszti az eljárást.

[omissis] [aláírások]