

Byla C-144/20

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2020 m. kovo 27 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Administratīvā rajona tiesa (Apylinkės administracinis teismas, Latvija)

Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2020 m. kovo 26 d.

Ieškovės:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Atsakovė:

Valsts dzelzceļa administrācija (Nacionalinė geležinkelių administracija)

<...>

ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

(RYGOS apylinkės administracinis teismas)

SPRENDIMAS

<...> 2020 m. kovo 26 d.

Administratīvā rajona tiesa

<...>

[teismo sudėtis]

<...> [informacija apie šalių atstovus]

išnagrinėjęs <...> administracinę bylą, pradėtą akcinei bendrovei *LatRailNet* pareiškus ieškinį dėl 2018 m. birželio 27 d. Nacionalinės geležinkelių administracijos sprendimo <...> panaikinimo, ir viešosios teisės reglamentuojamos akcinės bendrovės *Latvijas dzelzceļš* pareiškus ieškinį dėl 2018 m. lapkričio 7 d. Nacionalinės geležinkelių administracijos sprendimo <...>,

konstatuoja

Faktinės bylos aplinkybės

1. 2017 m. birželio 30 d. ieškovė *AS LatRailNet* (kuriai pavesta vykdyti geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas) patvirtino <...> „apmokestinimo sistemos“ taisyklės (toliau – apmokestinimo sistema). Apmokestinimo sistemos 3 priedo II skirsnio „Kiekybiniai konkretiems rinkos segmentams taikytinų antkainių nustatymo kriterijai“ 3 punkte nustatyta, kad [„]sab pak pas[“] rinkos segmentui taikytino kriterijaus S_s vertė lygi 1, o kitiems rinkos segmentams taikytino kriterijaus S_s vertė nustatoma remiantis eksperto atliekamu vertinimu.
2. 2018 m. birželio 27 d. atsakovė Nacionalinė geležinkelių administracija, kuri yra geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucija, priėmė sprendimą <...> (toliau – ginčijamas sprendimas), kuriuo įpareigojo ieškovę iki 2018 m. rugpjūčio 24 d. pritaikyti apmokestinimo sistemą pagal *Dzelzceļa likums* (Geležinkelių įstatymas) 11¹ straipsnio 1 ir 7 dalis taip, kad būtų nustatyti kriterijai, taikomi siekiant įvertinti keleivių vežimo paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų sutartį, rinkos segmentui taikytiną antkainį, neįtraukiant į juos iš anksto numatytų išlaidų, padengiamų iš valstybės biudžeto arba vietos valdžios institucijų biudžetų, kurių keleivių vežėjai negali apmokėti iš pajamų, gaunamų teikiant transporto paslaugas.

Ginčijamame sprendime nurodyta, kad, remiantis apmokestinimo sistemos taisyklėmis, mokestis už minimalų prieigos paketą ir prieigą prie infrastruktūros, jungiančios infrastruktūrą su paslaugų įrenginiais (toliau – mokestis už naudojamą infrastruktūrą) apskaičiuojamas sudėjus tiesiogines išlaidas ir konkrečiam rinkos segmentui taikytinus antkainius. Konkrečiam rinkos segmentui taikytino antkainio suma savo ruožtu apskaičiuojama pagal apmokestinimo sistemoje taikomą formulę, kurioje pagrindinis veiksnys nustatant antkainio sumą yra rinkos korekcinis koeficientas mcb_s , apibūdinantis rinkos sąlygomis rinkoje leistiną antkainio sumą tam tikrame rinkos segmente, o jo dydis nustatomas kaip maksimali C_s , V_s ir S_s vertinimo kriterijų vertė. Taigi jei $mcb_s = 0$, antkainis tam rinkos segmentui netaikomas, bet jei $mcb_s = 1$, atitinkamame rinkos segmente taikomas maksimalus antkainis. Remiantis apmokestinimo sistemos 3 priedo II skirsniu „Kiekybiniai konkretiems rinkos segmentams taikytinų antkainių nustatymo kriterijai“, C_s ir V_s kriterijų vertė lygi 0, o nustatyta keleivinio transporto rinkos segmentui taikytino S_s [kriterijaus] vertė yra 1. Atsižvelgiant į tai, kad vertinimo kriterijų C_s , V_s ir S_s didžiausia vertė lygi 1, darytina išvada, jog rinkos korekcinio koeficiento mcb_s vertė taip pat bus 1. Todėl pagal

apmokestinimo sistemą keleivinio transporto rinkos segmentui automatiškai taikomas maksimalus antkainis, nevertinant rinkos padėties tame segmente.

Kadangi, remiantis Geležinkelių įstatymu ir 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (toliau – Direktyva 2012/34), antkainiai taikomi tik tais atvejais, kai tai leidžia rinkos padėtis, ir atsižvelgiant į reikalavimą, pagal kurį mokesčiai už naudojimąsi infrastruktūra neturi trukdyti viešajam naudojimui skirta geležinkelių infrastruktūra naudotis tiems rinkos segmentams, kurie gali apmokėti bent tiesiogines išlaidas, administracija padarė išvadą, kad, prieš pritaikant antkainį ir nustatant jo sumą, reikia įvertinti nagrinėjamo rinkos segmento konkurencingumą ir mokumą.

Kadangi į apmokestinimo sistemą turėtų būti įtraukti keleivinio transporto rinkos segmento konkurencingumo ir mokumo įvertinimo kriterijai, tačiau iš tiesų taip nėra, ir atsižvelgiant į tai, kad – priešingai – joje nustatyta tokia minėto antkainio nustatymo procedūra, dėl kurios keleivinio transporto rinkos segmentui visais atvejais nustatoma maksimali taikytino antkainio suma, Nacionalinė geležinkelių administracija padarė išvadą, kad apmokestinimo sistema neatitinka Geležinkelių įstatymo 11¹ straipsnio 1 ir 7 dalių.

Nacionalinės geležinkelių administracijos funkcijos, įtvirtintos Geležinkelių įstatymo 31 straipsnio 1 dalies 9 punkte, pagal kurią ji konstatavo apmokestinimo sistemos neatitikimą Geležinkelių įstatymo 11¹ straipsnio 1 ir 7 dalims, vykdymas taip pat apima pareigą priimti sprendimą tokiais padėčiais ištaisyti, paliekant administracijai tam tikrą diskreciją nuspręsti dėl administracinio akto turinio.

3. 2018 m. liepos 26 d. ieškovė AS *LatRailNet* pareiškė *Administratīvā rajona tiesa* ieškinį, prašydama panaikinti ginčijamą sprendimą.

Ieškinyje ir jo priede AS *LatRailNet* teigia, kad pagal Geležinkelių įstatymo 11¹ straipsnio 1 dalį kompetencija parengti ir patvirtinti apmokestinimo sistemą priklauso jai. Jos teigimu, savo veiksmais Nacionalinė geležinkelių administracija pasielgė *ultra vires*, t. y. akivaizdžiai viršijo savo įgaliojimus, nes ginčijamu sprendimu ieškovę iš esmės įpareigojo pakeisti apmokestinimo sistemą, nurodydama konkretų turinį, kuris turėjo būti įtrauktas į minėtą sistemą. Be to, Geležinkelių įstatymo 13¹ straipsnio 1 dalies 4 punkte nustatyta, kad valstybės institucijos, atsakingos už reguliavimo funkcijų geležinkelių transporto sektoriuje vykdymą, negali vykdyti pagrindinių viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijų.

AS Pasažieru vilciens buvo suteikta išimtinė teisė iki 2031 m. birželio 30 d. teikti viešojo transporto paslaugas regioninėse tarpmiestinėse geležinkelių linijose. Taigi teikiant viešojo transporto paslaugas geležinkeliuose konkurencija nevyksta. Todėl Nacionalinė geležinkelių administracija negali įgyvendinti funkcijos prižiūrėti konkurencinę situaciją geležinkelių paslaugų sektoriuose (Geležinkelių įstatymo 31 straipsnio 1 dalies 9 punktas), nes rinkos segmentas, susijęs su viešojo

transporto paslaugų teikimu geležinkeliuose nėra atvertas konkurencijai. Kadangi teikiant viešojo transporto paslaugas geležinkeliuose konkurencija nevyksta, ieškovė negali įvykdyti administracijos reikalavimų atlikti nagrinėjamo rinkos segmento konkurencingumo ir mokumo vertinimą prieš pritaikant antkainį ir nustatant jo sumą.

4. 2018 m. lapkričio 13 d. *Administratīvā rajona tiesa* sprendimu *VAS Latvijas dzelzceļš* (geležinkelių infrastruktūros valdytojas) buvo pakviestas dalyvauti procese kaip suinteresuotas trečiasis asmuo.

VAS Latvijas dzelzceļš teigimu, priimdama ginčijamą sprendimą Nacionalinė geležinkelių administracija viršijo savo kompetenciją, nes pagal Geležinkelių įstatymo 31 straipsnio 1 dalies 9 punktą administracija kompetentinga tik tikrinti mokesčių sistemų diskriminacinį pobūdį, o ne priimti ginčijamą sprendimą, kuris turi įtakos apmokestinimo sistemai tokiomis aplinkybėmis, kai nėra jokios diskriminacijos rizikos. Jos manymu, pažeisdama Geležinkelių įstatymo 13¹ straipsnio 6 dalyje jai nustatytą įpareigojimą užtikrinti, kad būtų laikomasi pareiškėjos nepriklausomumo reikalavimo, Nacionalinė geležinkelių administracija apribojo pareiškėjos nepriklausomumą.

Dėl keleivių vežimo paslaugų rinkos segmento *VAS Latvijas dzelzceļš* mano, kad įmanoma nustatyti maksimalią S_s kriterijaus vertę, nes *AS Pasažieru vilciens*, kaip vienintelė keleivinio transporto rinkos segmento atstovė, kuri *VAS Latvijas dzelzceļš* moka mokesčius už naudojamą infrastruktūrą (įskaitant mokesčio antkainį), taip pat buvo apsaugota nuo bet kokių nuostolių, galinčių atsirasti dėl minėto mokesčio nustatymo.

5. 2018 m. rugpjūčio 21 d. sutikdama pakeisti apmokestinimo sistemą <...> ieškovė *AS LatRailNet* padarė atitinkamus pakeitimus apmokestinimo sistemoje ir [su apmokestinimo sistema susijusių] taisyklių 3 priedo II skirsnio 3 punkto pirmą sakinį suformulavo taip: „ S_s kriterijaus vertė visiems rinkos segmentams nustatoma remiantis eksperto atliekamu vertinimu“.
6. 2018 m. rugsėjo 20 d. *VAS Latvijas dzelzceļš* pareiškė skundą Nacionalinei geležinkelių administracijai dėl apmokestinimo sistemos pakeitimo.

Išnagrinėjusi *VAS Latvijas dzelzceļš* skundą Nacionalinė geležinkelių administracija 2018 m. lapkričio 7 d. priėmė sprendimą, <...> kuriame nurodė, kad *VAS Latvijas dzelzceļš* neturi subjektyvios teisės prašyti priimti administracinį aktą, kuriuo būtų panaikintas atsakovės sprendimas dėl apmokestinimo sistemos pakeitimo.

2018 m. gruodžio 5 d. *VAS Latvijas dzelzceļš* pareiškė ieškinį dėl [2018 m.] lapkričio 7 d. Nacionalinės geležinkelių administracijos sprendimo panaikinimo.

2019 m. vasario 5 d. *Administratīvā rajona tiesa* sprendimu <...> abi administracinės bylos buvo sujungtos į vieną bylą.

2020 m. vasario 19 d. *VAS Latvijas dzelzceļš* paprašė minėto teismo pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą. *VAS Latvijas dzelzceļš* prašo išaiškinti, ar Direktyvos [2012/34] 56 straipsnio 2 dalis turi būti aiškinama taip, kad pagal ją reguliavimo institucijai suteikiamas įgaliojimas savo iniciatyva priimti sprendimą, įpareigojantį įmonę, vykdančią pagrindines geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, padaryti tam tikrus mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra apskaičiavimo tvarkos pakeitimus, kurie nekeltų grėsmės dėl pareiškėjų diskriminavimo. Be to, *VAS Latvijas dzelzceļš* prašo išaiškinti, ar Direktyvos [2012/34] 32 straipsnio 1 dalyje valstybėms narėms nustatyta pareiga užtikrinti optimalų geležinkelių transporto rinkos segmentų konkurencingumą nustatant antkainius, taikomus mokesčiams už naudojimąsi infrastruktūra, taip pat turi būti taikoma nustatant mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra rinkos segmentuose, kuriuose nėra konkurencijos.

Taikytina teisė

Europos Sąjungos teisė

7. Direktyvos 2012/34 19 konstatuojamoji dalis, 7 straipsnis, 32 straipsnio 1 dalis ir 56 straipsnio 2 dalis, taip pat <...> 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (toliau – Reglamentas Nr. 1370/2007) 2 straipsnio f punktas.

Latvijos teisė

8. Geležinkelių įstatymo (prieiga: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) 1 straipsnio 23 punkte nustatyta, kad šiame įstatyme vartojamos šios sąvokos:

23) pagrindinės infrastruktūros valdytojo funkcijos – priimti sprendimus dėl pajėgumų paskirstymo ir geležinkelio linijų paskirstymo, įskaitant prieigos prie geležinkelių linijų nustatymą ir įvertinimą bei konkrečių geležinkelio linijų paskirstymą, ir priimti sprendimus dėl mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra nustatymo, įskaitant mokesčių nustatymą ir surinkimą.

Geležinkelių įstatymo 11 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad subjektas, kuriam pavesta vykdyti pagrindines viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, pasikonsultavęs su pareiškėjais ir viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytoju, parengia ir patvirtina apmokestinimo sistemą, kiek tai susiję su šio įstatymo 12¹ straipsnio 1 dalyje nurodomu minimaliu prieigos paketu ir prieiga prie infrastruktūros, jungiančios infrastruktūrą su paslaugų įrenginiais, ir perduoda ją viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojui, kad ji būtų įtraukta į tinklo nuostatas. Išskyrus konkrečius šio įstatymo 11¹ straipsnio 10 dalyje numatytus atvejus, subjektas, kuriam pavesta vykdyti pagrindines viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, užtikrina, kad minėta apmokestinimo sistema visame tinkle būtų grindžiama tais pačiais principais ir

kad taikant šią sistemą skirtingiems vežėjams, teikiantiems lygiaverčio pobūdžio paslaugas panašioje rinkos dalyje, būtų taikomi lygiaverčiai ir nediskriminaciniai mokesčiai.

Geležinkelių įstatymo 11 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad mokestis už minimalų prieigos paketą, nurodytą šio įstatymo 12¹ straipsnio 1 dalyje, ir mokestis už naudojamą infrastruktūrą, jungiančią infrastruktūrą su paslaugų įrenginiais, nustatomi pagal išlaidas, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo, ir laikantis šio straipsnio 3 ir 4 dalių bei šio įstatymo 11¹ straipsnio nuostatų.

Geležinkelių įstatymo 11¹ straipsnio 1 dalyje numatyta, kad siekdamas visiškai kompensuoti viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo patirtas išlaidas, subjektas, kuriam pavesta vykdyti pagrindines viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, gali, jei rinka pajėgi tai pakelti, pritaikyti antkainius mokesčiui už minimalų prieigos paketą, nurodomą šio įstatymo 12¹ straipsnio 1 dalyje, ir mokesčiui už prieigą prie infrastruktūros, jungiančios infrastruktūrą su paslaugų įrenginiais.

Geležinkelių įstatymo 11¹ straipsnio 2 dalies 1 punkte nustatyta, kad prieš pritaikydamas antkainius subjektas, kuriam pavesta vykdyti pagrindines viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, įvertina jų svarbą bent jau šiuose rinkos segmentuose ir pasirenka svarbiausius iš jų:
1) keleivių ar krovinių vežimo paslaugas.

Geležinkelių įstatymo 11¹ straipsnio 7 dalyje numatyta, kad antkainiai taikomi remiantis veiksmingais, skaidriais ir nediskriminaciniais principais, kartu užtikrinant optimalų geležinkelių konkurencingumą ir atsižvelgiant į vežėjų pasiektą produktyvumo padidėjimą. Mokesčių dydis negali trukdyti viešajam naudojimui skirta geležinkelių infrastruktūra naudotis tiems rinkos segmentams, kurie gali apmokėti bent tiesiogines suteiktos vežimo geležinkeliais paslaugos išlaidas ir tokį grąžos koeficientą, kokį gali pakelti rinka.

Geležinkelių įstatymo 31 straipsnio 1 dalies 9 punkte nustatyta, kad Nacionalinė geležinkelių administracija vykdo šias funkcijas:

9) nedarant poveikio institucijos, atsakingos už konkurencijos teisės apsaugą geležinkelių paslaugų rinkose, įgaliojimams, stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose, visų pirma keleivinio greitojo transporto paslaugų rinkoje, ir prižiūrėti viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo, taip pat subjekto, kuriam pavesta vykdyti pagrindines viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, ir paslaugų įrenginių operatoriaus veiklą 8 punkto a–j papunkčiuose nurodytose srityse. Taip pat savo iniciatyva ir siekiant užkirsti kelią pareiškėjų diskriminacijai, patikrinti 8 punkto a–j papunkčiuose nurodytus aspektus ir, visų pirma, ar tinklo nuostatose nėra diskriminacinių sąlygų ir ar viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojui, subjektui, kuriam pavesta vykdyti pagrindines viešajam naudojimui skirtos geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, arba paslaugų

įrenginių operatoriui nesuteikta tokia veiksmų laisvė, kurią turėdami jie galėtų diskriminuoti pareiškėjus.

Priežastys, dėl kurių kyla abejonių dėl Sąjungos teisės aiškinimo

9. Ginčijamu sprendimu Nacionalinė geležinkelių administracija, kaip reguliavimo institucija, įpareigojo subjektą, kuriam pavesta vykdyti pagrindines geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, pakeisti keleivių vežimo paslaugų pagal viešųjų paslaugų sutartį rinkos segmentui taikytino antkainio apskaičiavimo kriterijų, įskaitant jo pakeitimą apmokestinimo sistemoje. Reguliavimo institucija minėto sprendimo priėmimą pateisino Geležinkelių įstatymo 31 straipsnio 1 dalies 9 punktu, kuriame numatyta, kad reguliavimo institucija vykdo tokias funkcijas: stebi konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose ir savo iniciatyva bei siekdama užkirsti kelią pareiškėjų diskriminacijai patikrina minėtos [31 straipsnio 1] dalies 8 punkto a–j papunkčiuose nurodytus aspektus.

Direktyvos 2012/34 56 straipsnyje apibrėžiamos „reguliavimo institucijos funkcijos“, o 2 dalyje numatyta, kad reguliavimo institucija įgaliota stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose ir, visų pirma, savo iniciatyva patikrina 1 dalies a–g punktuose nurodytus aspektus, kad užkirstų kelią pareiškėjų diskriminacijai.

Iš to darytina išvada, kad reguliavimo institucija turi teisę imtis veiksmų savo iniciatyva tik siekdama užkirsti kelią pareiškėjų diskriminacijai.

10. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencijoje patvirtinta geležinkelių infrastruktūros valdytojo (šioje byloje – subjekto, kuriam pavesta vykdyti pagrindines minėto valdytojo funkcijas) diskrecija nuspręsti dėl apmokestinimo sistemos turinio, o reguliavimo institucijos funkcijos apsiriboja minėtos sistemos nediskriminacinio pobūdžio kontrole (2013 m. vasario 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Ispaniją*, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, 44 punktas, 2013 m. vasario 28 d. sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 82 punktas ir 2017 m. lapkričio 9 d. sprendimo *CTL Logistics*, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, 85 punktas).
11. Direktyvos 2012/34 4 ir 7 straipsniuose nustatytas geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir jo pagrindinių funkcijų nepriklausomumas.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencijoje patvirtinta, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas yra kompetentingas nustatyti ir surinkti mokesčius (2013 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Čekijos Respubliką*, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, 33 ir 34 punktai). Be to, dėl infrastruktūros valdytojo turimos diskrecijos minėtas teismas konstatavo, kad jis turi turėti tam tikrą veiksmų laisvę, leidžiančią jam priimti bent sprendimus dėl veiksmų ar kriterijų, kuriais remiantis atliekamas skaičiavimas, pasirinkimo ir vertinimo (2013 m. vasario 28 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Ispaniją*, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, 44 punktas ir 2013 m. vasario 28 d.

Sprendimas *Komisija prieš Vokietiją*, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, 82 punktą).

VAS Latvijas dzelzceļš mano, kad subjekto, kuriam pavesta vykdyti pagrindines geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, turima diskrecija, kurią yra pripažinęs Europos Sąjungos Teisingumo Teismas, galima tik jei reguliavimo institucijos funkcijos apsiriboja galimos diskriminacijos vertinimu. Priešingu atveju, išplėtus reguliavimo institucijos kompetenciją šios dvi funkcijos būtų sujungtos, taip suteikiant reguliavimo institucijai teisę daryti įtaką (iš tikrųjų, apibrėžti) apmokestinimo sistemos turiniui. Taip subjekto, kuriam pavesta vykdyti pagrindines geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, turima diskrecija taptų formali ir būtų neįmanoma įgyvendinti Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jam pripažintą nepriklausomumą.

12. Rinkos segmentas, dėl kurio ginčijamame sprendime reikalaujama pakeisti apmokestinimo sistemą, yra keleivių vežimo paslaugų pagal viešųjų paslaugų sutartį – kurias Latvijoje teikia *AS Pasažieru vilciens* – rinkos segmentas. Ši bendrovė yra vienintelė minėto rinkos segmento operatorė, ir nevyksta jokia konkurencija.

Direktyvos 2012/34 32 straipsnio, kuriame nustatomos apmokestinimo principams taikomos išimtys <...>, 1 dalyje nustatyta, kad siekdama visiškai kompensuoti infrastruktūros valdytojo patirtas išlaidas, valstybė narė, remdamasi veiksmingais, skaidriais ir nediskriminuojančiais principais, garantuodama optimalų geležinkelių transporto rinkos segmentų konkurencingumą gali, jei rinka pajėgi tai pakelti, taikyti antkainius. Dėl antkainių dydžio Direktyvos 2012/34 32 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad antkainių taikymas tam tikruose rinkos segmentuose turi būti vertinamas, be kita ko, nagrinėjant jų poveikį keleivių vežimo pagal viešųjų paslaugų sutartį rinkos segmentui. Todėl Direktyvos 2012/34 nuostatose numatyta, kad nustatant keleivių vežimo pagal viešųjų paslaugų sutartį rinkos segmentui taikomo antkainio dydį reikia atsižvelgti, be kita ko, į šio segmento konkurencingumą.

Direktyvos 2012/34 19 konstatuojamoje dalyje daroma nuoroda į Reglamentą Nr. 1370/2007 ir pažymima, kad tokias paslaugas teikiant pagal Reglamentą 1307/2007 gali būti suteiktos išimtinės teisės, o tai iš esmės užkerta kelią bet kokiai konkurencijai. Vis dėlto, kiek tai susiję su minėtu rinkos segmentu, Direktyvoje 2012/34 nenumatytos rinkos segmento konkurencingumo vertinimo išimtys.

13. Atsižvelgiant į minėtus Europos Sąjungos Teisingumo Teismo nutarimus, šis [prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis] teismas mano, kad teisinio pagrindo analizė *prima facie* rodo, jog reguliavimo institucija turi teisę veikti savo iniciatyva tik siekdama užkirsti kelią pareiškėjų diskriminacijai, ir kad, be to, nustatant keleivių vežimo paslaugų pagal viešųjų paslaugų sutartį rinkos segmentui taikomo antkainio dydį reikia atsižvelgti, be kita ko, į šio segmento konkurencingumą.

Kadangi šiam teismui kyla abejonių dėl Direktyvos [2012/34] 32 straipsnio 1 dalies ir 56 straipsnio 2 dalies aiškinimo, jis mano, kad reikia Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą. Dėl šios priežasties šios bylos nagrinėjimą būtina sustabdyti, kol Teisingumo Teismas priims sprendimą dėl prejudicinių klausimų.

Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 straipsnį <...> [nuoroda į nacionalines procesines taisykles] šis teismas

nusprendžia

pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

1. Ar Direktyvos [2012/34] 56 straipsnio 2 dalį reikia aiškinti taip, kad pagal ją reguliavimo institucijai suteikiamas įgaliojimas savo iniciatyva priimti sprendimą, įpareigojantį įmonę, vykdančią pagrindines geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas, nurodomas minėtos direktyvos 7 straipsnio 1 dalyje, atlikti tam tikrus mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra apskaičiavimo taisyklių (apmokestinimo sistemos) pakeitimus, dėl kurių nekyla pareiškėjų diskriminavimo grėsmė?
2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar reguliavimo institucija turi teisę šiuo sprendimu nustatyti sąlygas, kurios turi būti numatytos šiais pakeitimais, pavyzdžiui, nustatydama įpareigojimą į infrastruktūros mokesčių nustatymo kriterijus neįtraukti iš anksto numatytų išlaidų, padengiamų iš valstybės biudžeto arba vietos valdžios institucijų biudžetų, kurių keleivių vežėjai negali apmokėti iš pajamų, gaunamų teikiant transporto paslaugas?
3. Ar Direktyvos [2012/34] 32 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad joje numatyta valstybių narių pareiga nustatant mokesčiams už naudojimąsi infrastruktūra taikytinus antkainius užtikrinti optimalų geležinkelių rinkos segmento konkurencingumą taip pat taikytina mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra nustatymui rinkos segmentuose, kuriuose konkurencija nevyksta, pavyzdžiui, dėl to, kad atitinkamame rinkos segmente transporto paslaugas teikia tik vienas geležinkelių vežėjas, kuriam suteikta Reglamento Nr. 1370/2007 2 straipsnio f punkte numatyta išimtinė teisė teikti transporto paslaugas šiame rinkos segmente?

Sustabdyti procesą, kol Europos Sąjungos Teisingumo Teismas priims sprendimą.

<...> [parašai]