

Sprawa C-144/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

27 marca 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Administratīvā rajona tiesa (rejonowy sąd administracyjny, Łotwa)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

26 marca 2020 r.

Strona skarżąca:

AS „LatRailNet”

„Latvijas dzelzceļš” VAS

Strona pozwana:

Valsts dzelzceļa administrācija (urząd transportu kolejowego)

**ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA (REJONOWY SĄD
ADMINISTRACYJNY)**

Z SIEDZIBĄ W RYDZE

POSTANOWIENIE

[...] z dnia 26 marca 2021 r.

Administratīvā rajona tiesa (rejonowy sąd administracyjny)

[...]

[skład orzekający]

[...] [informacje dotyczące przedstawicieli stron]

po zapoznaniu się z [...] aktami postępowania administracyjnego wszczętego w następstwie wniesionej przez spółkę akcyjną LatRailNet skargi o stwierdzenie

nieważności decyzji [...] urzędu transportu kolejowego z dnia 27 czerwca 2018 r. oraz w następstwie wniesionej przez spółkę akcyjną prawa publicznego Latvijas RailNet skargi o stwierdzenie nieważności decyzji urzędu transportu kolejowego z dnia 7 listopada 2018 r.,

postanawia:

Okoliczności powstania sporu

- 1 W dniu 30 czerwca 2017 r. skarżąca, AS LatRailNet (podmiot, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury) zatwierdziła uregulowania [...] „systemu pobierania opłat” (zwanego dalej „systemem pobierania opłat”). Sekcja II załącznika 3 do systemu pobierania opłat, zatytułowana „Kryteria ilościowe dla określenia podwyżek stosowanych w odniesieniu do poszczególnych segmentów rynku”, stanowi w pkt 3, że w przypadku segmentu rynku [„]sab pak pas[”] wartość kryterium $S_s = 1$, podczas gdy wartość kryterium S_s obowiązującą dla innych segmentów rynku ustala się na podstawie oceny przeprowadzonej przez eksperta.
- 2 W dniu 27 czerwca 2018 r. urząd transportu kolejowego, organ regulacyjny sektora kolejowego, wydał decyzję [...] (zwaną dalej „zaskarżoną decyzją”) nakazującą skarżącej dostosowanie systemu pobierania opłat do wymogów art. 11¹ ust. 1 i 7 Dzelzcēla likums (ustawy o transporcie kolejowym), zobowiązując ją do ustalenia kryteriów oceny podwyżki mającej zastosowanie do segmentu rynku usług przewozów pasażerskich w ramach umowy o świadczenie usług publicznych z wykluczeniem z nich wcześniej zaplanowanych wydatków pokrywanych z budżetu państwa lub z budżetów samorządów terytorialnych, których przewoźnicy pasażerscy nie mogą pokryć z dochodów uzyskanych z przewozów.

Zaskarżona decyzja wskazuje, że zgodnie z przepisami dotyczącymi systemu pobierania opłat opłata za minimalny pakiet dostępu oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej (zwaną dalej „opłatą za infrastrukturę”) jest obliczana jako suma kosztów ponoszonych bezpośrednio i podwyżek w konkretnym segmencie rynku. Natomiast wysokość podwyżki jest obliczana w konkretnym segmencie rynku zgodnie ze wzorem zawartym w systemie pobierania opłat, w którym podstawowym czynnikiem dla określenia wysokości podwyżki jest współczynnik ważenia rynku mcb_s , charakteryzujący poziom dopuszczalnej podwyżki w sytuacji rynkowej w danym segmencie rynku, której wysokość stanowi maksymalną wartość kryteriów oceny C_s , V_s i S_s . W związku z tym, jeśli $mcb_s = 0$, podwyżka nie jest stosowana w danym segmencie rynku, lecz jeżeli $mcb_s = 1$, w danym segmencie rynku stosuje się maksymalną podwyżkę. Zgodnie z sekcją II załącznika 3 do systemu pobierania opłat, zatytułowaną „Kryteria ilościowe dla określenia podwyżek obowiązujących w poszczególnych segmentach rynku”, wartość kryteriów C_s i V_s wynosi 0, natomiast dla segmentu rynku związanego z przewozami pasażerskimi wartość kryterium S_s wynosi 1. Ponieważ maksymalna wartość kryteriów oceny C_s , V_s i S_s

dla segmentu rynku związanego z przewozami pasażerskimi wynosi 1, okazuje się, że wartość współczynnika ważenia rynku mcb_s również będzie wynosiła 1. Tak więc zgodnie z systemem pobierania opłat do segmentu rynku związanego z przewozami pasażerskimi automatycznie stosuje się podwyżkę w maksymalnej wysokości, bez przeprowadzania oceny sytuacji rynkowej danego segmentu rynku.

W zakresie, w jakim zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”) podwyżki mogą być stosowane wyłącznie wówczas, gdy kondycja rynku to umożliwi, oraz z uwzględnieniem wymogu, zgodnie z którym poziom opłat za infrastrukturę nie może wykluczać użytkownika publicznej infrastruktury kolejowej przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio, urząd transportu kolejowego doszedł do wniosku, że przed zastosowaniem podwyżki i określeniem jej wysokości należy przeprowadzić ocenę konkurencyjności i zdolności płatniczej danego segmentu rynku.

Ponieważ system pobierania opłat powinien zawierać kryteria oceny konkurencyjności i zdolności płatniczej segmentu rynku związanego z przewozami pasażerskimi, jednak w rzeczywistości tak nie jest, oraz biorąc pod uwagę fakt, że w jego miejsce przewidziano procedurę ustalania wspomnianej podwyżki, której rezultatem jest to, iż podwyżka obowiązująca dla segmentu rynku związanego z przewozami pasażerskimi jest zawsze stosowana w maksymalnej wysokości, urząd transportu kolejowego uznał, że system pobierania opłat nie jest zgodny z art. 11¹ ust. 1 i 7 ustawy o transporcie kolejowym.

Wykonywanie przez urząd transportu kolejowego funkcji określonej w art. 31 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, w ramach którego organ ten stwierdził niezgodność systemu pobierania opłat z art. 11¹ ust. 1 i 7 ustawy o transporcie kolejowym, obejmuje również obowiązek wydania decyzji przewidującej środki zaradcze, przy czym urzędowi przysługuje uznanie co do treści samego aktu administracyjnego

- 3 W dniu 26 lipca 2018 r. skarżąca AS LatRailNet wniosła do administratīvā rajona tiesa (rejonowego sądu administracyjnego) skargę o stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji.

W skardze i w załączniku do niej AS LatRailNet wskazuje, że zgodnie z art. 11¹ ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym opracowanie i zatwierdzenie systemu pobierania opłat należy do jej kompetencji. Jej zdaniem, działając w opisany powyżej sposób, urząd transportu kolejowego postąpił ultra vires, to znaczy w sposób oczywisty przekroczył swoje uprawnienia, ponieważ w drodze zaskarżonej decyzji praktycznie zobowiązał skarżącą do zmiany systemu pobierania opłat, wskazując konkretne elementy, jakie powinien zawierać ten

system. Ponadto art. 13¹ ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że podstawowe funkcje zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej nie mogą być sprawowane przez organy publiczne, którym powierzono wykonywanie funkcji regulacyjnych w sektorze transportu kolejowego.

Do dnia 30 czerwca 2031 r. AS Pasażieru vilciens przysługuje wyłączne prawo świadczenia publicznych usług transportu kolejowego na regionalnych trasach międzymiastowych. Z tego względu w sektorze świadczenia usług publicznego transportu kolejowego nie istnieje konkurencja. Z uwagi na powyższe urząd transportu kolejowego nie może wypełnić swojej misji polegającej na nadzorowaniu sytuacji konkurencyjnej na rynkach usług kolejowych (art. 31 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym), ponieważ segment rynku związany ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu kolejowego nie jest otwarty na konkurencję. Wobec braku konkurencji w zakresie świadczenia usług publicznego transportu kolejowego skarżąca nie może uwzględnić wymagań urzędu transportu kolejowego dotyczących oceny konkurencyjności i zdolności płatniczej danego segmentu rynku przed zastosowaniem podwyżki i ustaleniem jej wysokości.

- 4 Postanowieniem administratīvā rajona tiesa (rejonowego sądu administracyjnego) z dnia 13 listopada 2018 r. VAS Latvijas Dzelceļš (zarządca infrastruktury) został poinformowany o możliwości wstąpienia do postępowania w charakterze zainteresowanej osoby trzeciej.

Zdaniem VAS Latvijas Dzelceļš urząd transportu kolejowego, wydając zaskarżoną decyzję, działał poza zakresem swoich kompetencji, ponieważ na mocy art. 31 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym organ ten jest jedynie uprawniony do kontrolowania niedyskryminującego charakteru systemu pobierania opłat, a nie do wydania zaskarżonej decyzji, która wpływa na aspekt systemu pobierania opłat, który w żaden sposób nie może powodować dyskryminacji. Jego zdaniem urząd transportu kolejowego wbrew ciężącemu na nim na mocy art. 13¹ ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym obowiązkowi czuwania nad przestrzeganiem przez skarżącą wymogu niezależności, naruszył niezależność tego podmiotu.

Co się tyczy segmentu rynku związanego z usługami przewozów pasażerskich VAS Latvijas dzelceļš uważa, że określenie maksymalnej wartości kryterium S_s jest możliwe, ponieważ AS Pasażieru vilciens – jedyny przedstawiciel rynku przewozów pasażerskich, który uiszcza opłatę za infrastrukturę (w tym podwyżkę) na rzecz VAS Latvijas dzelceļš, również jest chroniony przed jakąkolwiek szkodą mogącą wyniknąć z ustalenia wspomnianej opłaty.

- 5 W dniu 21 sierpnia 2018 r. skarżąca AS LatRailNet, uwzględniając zmianę systemu pobierania opłat [...], wprowadziła odpowiednie zmiany w systemie pobierania opłat, nadając pierwszemu zdaniu w pkt 3 sekcji II załącznika 3 do uregulowań [dotyczących systemu pobierania opłat] następujące brzmienie:

„Wartość kryterium S_s jest ustalana dla wszystkich segmentów rynku na podstawie oceny przeprowadzonej przez eksperta”.

- 6 W dniu 20 września 2018 r. VAS Latvijas Dzelceļš wniósł do urzędu transportu kolejowego zażalenie na zmianę systemu pobierania opłat.

W następstwie rozpoznania zażalenia wniesionego przez VAS Latvijas Dzelceļš urząd transportu kolejowego wydał w dniu 7 listopada 2018 r. decyzję [...], w której wskazał, że VAS Latvijas Dzelceļš nie ma prawa podmiotowego do żądania wydania aktu administracyjnego uchylającego decyzję skarżącą dotyczącą zmiany systemu pobierania opłat.

W dniu 5 grudnia 2018 r. VAS Latvijas dzelceļš wniósł skargę o stwierdzenie nieważności decyzji urzędu transportu kolejowego z dnia 7 listopada [2018 r.].

Decyzją administratīvā rajona tiesa (rejonowego sądu administracyjnego) z dnia 5 lutego 2019 r. obie sprawy administracyjne zostały połączone.

W dniu 19 lutego 2020 r. VAS Latvijas Dzelceļš zwrócił się do tego sądu z wnioskiem o wystąpienie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z odesłaniem prejudycjalnym. VAS Latvijas Dzelceļš wnosi o zadanie pytania dotyczącego tego, czy art. 56 ust. 2 dyrektywy [2012/34] należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on organowi regulacyjnemu uprawnienie do wydania z własnej inicjatywy decyzji nakazującej przedsiębiorstwu wykonującemu podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury wprowadzenie do uregulowań dotyczących obliczania opłat za infrastrukturę określonych zmian, które nie mają związku z dyskryminacyjnym traktowaniem wnioskodawców. VAS Latvijas dzelceļš wnosi jednocześnie o wyjaśnienie, czy nałożony na państwa członkowskie w art. 32 ust. 1 dyrektywy [2012/34] obowiązek zapewnienia optymalnej konkurencyjności segmentów rynku kolejowego przy ustalaniu podwyżek stosowanych w opłatach za infrastrukturę powinien być dochowany także przy ustalaniu opłat za infrastrukturę w segmentach rynku, w których nie istnieje konkurencja.

Ramy prawne

Prawo Unii Europejskiej

- 7 Dyrektywa 2012/34, motyw 19 oraz art. 7, art. 32 ust. 1 i art. 56 ust. 2, a także [...] rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (zwanej dalej „rozporządzeniem nr 1370/2007”), art. 2 lit. f).

Prawo lotewskie

- 8 Artykuł 1 pkt 23 ustawy o transporcie kolejowym (dostępnej pod adresem <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) przewiduje, że w ustawie tej używa się następujących terminów:

23) podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury: podejmowanie decyzji dotyczących alokacji zdolności przepustowej, alokacji tras pociągów, w tym zarówno określania, jak i oceny dostępności oraz alokacji poszczególnych tras pociągów, oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za dostęp do infrastruktury, w tym ustalania i pobierania opłat.

Artykuł 11 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że po zapoznaniu się ze stanowiskiem wnioskodawców i zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, podmiot, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury, opracowuje i zatwierdza system pobierania opłat w odniesieniu do minimalnego pakietu dostępu, o którym mowa w art. 12¹ ust. 1 tej ustawy, i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, a następnie przekazuje go zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej celem włączenia go do regulaminu sieci. Z zastrzeżeniem przypadków szczególnych przewidzianych w art. 11¹ ust. 10 tej ustawy, podmiot, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej czuwa nad tym, by wspomniany system pobierania opłat opierał się na tych samych zasadach co cała sieć oraz aby w ramach stosowania tego systemu poszczególne przewoźnicy świadczący usługi o podobnym charakterze uiszczali równoważne i niedyskryminacyjne opłaty.

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że opłaty za minimalny pakiet dostępu, o których mowa w art. 12¹ ust. 1 tej ustawy, oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu, z zastrzeżeniem postanowień ust. 3 i 4 tego artykułu oraz art. 11¹ tej ustawy.

Artykuł 11¹ ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że w celu odzyskania całości kosztów poniesionych przez zarządcę publicznej infrastruktury kolejowej podmiot, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, może, jeżeli kondycja rynku to umożliwia, dokonywać podwyżek opłaty za minimalny pakiet dostępu, o którym mowa w art., 12¹ ust. 1 tej ustawy, oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej.

Artykuł 11¹ ust. 2 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że przed zatwierdzeniem wprowadzenia podwyżek podmiot odpowiedzialny za wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej ocenia ich znaczenie przynajmniej w odniesieniu do następujących segmentów rynku oraz zachowuje te właściwe: 1) przewozy pasażerskie i przewozy towarowe.

Artykuł 11¹ ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że podwyżki są stosowane na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, z zagwarantowaniem przy tym optymalnej konkurencyjności segmentów rynku kolejowego i uwzględnieniem wzrostów produktywności osiągniętych przez przedsiębiorstwa kolejowe. Poziom opłat nie może wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą umożliwia kondycja rynku.

Artykuł 31 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że urząd transportu kolejowego wykonuje następujące funkcje:

9) monitorowanie sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, w szczególności rynku przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości, oraz działalności zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, podmiotu, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, i operatora obiektu infrastruktury usługowej w dziedzinach wskazanych w pkt 8 lit. a)–j), bez uszczerbku dla uprawnień krajowego organu ochrony konkurencji. Urząd transportu kolejowego weryfikuje z własnej inicjatywy i w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców kwestie wskazane w pkt 8 lit. a)–j) i sprawdza w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub pozostawia zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, podmiotowi, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej, lub operatorowi obiektu infrastruktury usługowej swobodę decyzyjną, którą można wykorzystać w celu dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców.

Powody, dla których istnieją wątpliwości co do wykładni prawa Unii

- 9 W zaskarżonej decyzji urząd transportu kolejowego jako organ regulacyjny nałożył na podmiot, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury, obowiązek zmiany kryterium obliczania podwyżki obowiązującej dla segmentu rynku związanego z usługami przewozów pasażerskich w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, określonej w systemie pobierania opłat. Organ regulacyjny wydał wspomnianą decyzję na podstawie art. 31 ust. 1 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że organ regulacyjny wykonuje następujące funkcje: monitorowanie sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych i weryfikowanie z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców kwestii wskazanych w [art. 31 ust. 1] pkt 8 lit. a)–j) tej ustawy.

Artykuł 56 dyrektywy 2012/34 definiuje „funkcje organu regulacyjnego” i stanowi w ust. 2, że organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, a w szczególności sprawdza wykonanie ust. 1 lit. a)–g) z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.

Wynika z tego, że uprawnienie do działania z własnej inicjatywy przysługuje organowi regulacyjnemu wyłącznie w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców.

- 10 Orzecznictwo Trybunału potwierdza zakres uznania, jakim dysponuje zarządca infrastruktury (w niniejszym przypadku podmiot, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji tego zarządcy) w odniesieniu do treści systemu pobierania opłat; natomiast funkcje organu regulacyjnego ograniczają się do kontroli niedyskryminacyjnego charakteru takiego systemu (wyroki Trybunału: z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja/Hiszpania, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, pkt 44; z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja/ Niemcy, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, pkt 82; z dnia 9 listopada 2017 r., CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, pkt 85).
- 11 Artykuły 4 i 7 dyrektywy 2012/34 przewidują niezależność zarządcy infrastruktury i jego podstawowych funkcji.

W orzecznictwie Trybunału uznano, że zarządca infrastruktury jest właściwy w zakresie ustalania i pobierania opłat (wyrok Trybunału z dnia 11 lipca 2013 r., Komisja/Republika Czeska, C-545/10, ECLI: EU:C:2013:509, pkt 34). Podobnie w odniesieniu do zakresu uznania, jakim dysponuje zarządca infrastruktury, Trybunał wskazał, że zarządca ten powinien dysponować zakresem uznania pozwalającym mu co najmniej na podejmowanie decyzji wiążących się z dokonywaniem wyborów i ocen dotyczących czynników lub parametrów, na podstawie których dokonuje się obliczenia (wyroki Trybunału: z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja/Hiszpania, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, pkt 44; z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja/Niemcy, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, pkt 82).

Zdaniem VAS Latvijas Delzēļš margines swobody podmiotu, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury, uznany przez Trybunał, może zostać zachowany jedynie wtedy, gdy funkcje organu regulacyjnego będą ograniczone do oceny ewentualnej dyskryminacji. W przeciwnym razie rozszerzenie kompetencji organu regulacyjnego doprowadziłoby do stopienia się tych dwóch funkcji i umożliwienia organowi regulacyjnemu wywierania wpływu na treść systemów pobierania opłat (a w rzeczywistości określania tej treści). Tym samym uznanie, jakim dysponuje podmiot, któremu powierzono wykonywanie podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury, zostałoby pozbawione swej istoty, a wykonywanie tych funkcji z zachowaniem niezależności, która została uznana przez Trybunał, stałoby się niemożliwe.

- 12 Segment rynku, w odniesieniu do którego zaskarżona decyzja nakłada obowiązek zmiany systemu pobierania opłat, to segment rynku związany z usługami przewozów pasażerskich w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, które świadczy na Łotwie AS Pasažieru vilciens. Spółka ta jest jedynym podmiotem działającym we wspomnianym segmencie rynku, z wyłączeniem wszelkiej konkurencji.

Artykuł 32 dyrektywy 2012/34, który ustanawia wyjątki [...] od stosowania zasad pobierania opłat, przewiduje w ust. 1, że w celu odzyskania całości kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury państwo członkowskie może, jeżeli kondycja rynku to umożliwia, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasad, gwarantując przy tym optymalną konkurencyjność segmentów rynku kolejowego. Co się tyczy wysokości tych podwyżek, art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34 przewiduje, że zastosowanie podwyżki powinno być oceniane w odniesieniu do niektórych segmentów rynku, w szczególności poprzez zbadanie skutków dla segmentu rynku związanego z przewozami pasażerskimi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. W konsekwencji przepisy dyrektywy 2012/34 stanowią, że przy ustalaniu wysokości podwyżek w odniesieniu do segmentu rynku związanego z przewozami pasażerskimi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych należy zbadać, między innymi, konkurencyjność tego segmentu.

Motyw 19 dyrektywy 2012/34 odsyła do rozporządzenia nr 1370/2007, wskazując, że świadczenie usług publicznych na podstawie rozporządzenia nr 1307/2007 może obejmować prawa wyłączne, co zasadniczo wyłącza wszelką konkurencję. Jednakże w odniesieniu do tego segmentu rynku dyrektywa 2012/34 nie przewiduje wyjątków w zakresie oceny konkurencyjności danego segmentu rynku.

- 13 W świetle wyżej wskazanych orzeczeń Trybunału tutejszy sąd uważa, iż analiza ram prawnych wskazuje na pierwszy rzut oka, że uprawnienie do działania z własnej inicjatywy przysługuje organowi regulacyjnemu jedynie w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców, a ponadto, że przy ustalaniu wysokości podwyżek w odniesieniu do segmentu rynku związanego z przewozami pasażerskimi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych należy oceniać, między innymi, konkurencyjność tego segmentu.

Ponieważ tutejszy sąd ma wątpliwości co do wykładni art. 32 ust. 1 i art. 56 ust. 2 dyrektywy [2012/34], uważa on, że należy zwrócić się do Trybunału z pytaniem prejudycjalnym. Na tej podstawie należy zawiesić postępowanie w niniejszej sprawie do momentu wydania przez Trybunał rozstrzygnięcia w przedmiocie tych pytań.

Na podstawie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej [...] [odwołanie do krajowych przepisów proceduralnych] tutejszy sąd

postanawia

zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- 1) Czy art. 56 ust. 2 dyrektywy [2012/34] należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on organowi regulacyjnemu uprawnienie do wydania z własnej inicjatywy decyzji nakazującej przedsiębiorstwu wykonującemu podstawowe funkcje zarządcy infrastruktury, o których mowa w art. 7 ust. 1 tej dyrektywy, wprowadzenie do uregulowań dotyczących pobierania opłat

za infrastrukturę (systemu pobierania opłat) określonych zmian, które nie dotyczą dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców?

- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie 1: czy organ regulacyjny jest uprawniony do określenia we wspomnianej decyzji warunków, jakie powinny przewidywać te zmiany, na przykład poprzez ustanowienie obowiązku wyłączenia z kryteriów ustalania opłat za infrastrukturę wcześniej zaplanowanych wydatków pokrywanych z budżetu państwa lub z budżetów samorządu terytorialnego, których przewoźnicy pasażerscy nie mogą pokryć z dochodów uzyskanych z przewozów?
- 3) Czy art. 32 ust. 1 dyrektywy [2012/34] należy interpretować w ten sposób, że nałożony w tym ustępie na państwa członkowskie obowiązek zagwarantowania przy ustalaniu podwyżek wysokości opłat za infrastrukturę optymalnej konkurencyjności segmentu rynku kolejowego ma również zastosowanie do ustalania opłat za użytkowanie infrastruktury w segmentach rynku wolnych od konkurencji, na przykład ze względu na fakt, że w danym segmencie rynku przewozy są realizowane jedynie przez jednego przewoźnika kolejowego, któremu przyznano wyłączne prawo, o którym mowa w art. 2 lit. f) rozporządzenia nr 1370/2007, do świadczenia usług w zakresie przewozów w danym segmencie rynku?

Zawiesić postępowanie do czasu wydania orzeczenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

[...] [podpisy: