

Cauza C-144/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

27 martie 2020

Instanța de trimitere:

Administratīvā rajona tiesa (Letonia)

Data deciziei de trimitere:

26 martie 2020

Reclamante:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Pârâtă:

Valsts dzelzceļa administrācija

[omissis]

La ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

[Tribunalul Administrativ Districtual] CU SEDIUL ÎN RIGA

HOTĂRÂRE

[omissis] 26 martie 2020

Administratīvā rajona tiesa [Tribunalul Administrativ Districtual]

[omissis]

[compunerea instanței]

[omissis] [informații cu privire la reprezentanții părților]

ca urmare a examinării [omissis] procedurii de contencios administrativ inițiate prin acțiunea în anulare introdusă de societatea pe acțiuni LatRailNet împotriva

deciziei [omissis] Administrației Naționale a Căilor Ferate din 27 iunie 2018 și prin acțiunea în anulare introdusă de societatea pe acțiuni de drept public Latvijas dzelzceļš împotriva deciziei [...] Administrației Naționale a Căilor Ferate din 7 noiembrie 2018,

hotărâște

Situația de fapt

1. La 30 iunie 2017, reclamanta, AS LatRailNet (însărcinată să îndeplinească funcțiile esențiale ale administratorului de infrastructură feroviară), a adoptat dispozițiile [omissis] privind „sistemul de tarificare” (denumit în continuare „sistemul de tarificare”). În secțiunea II din anexa 3 la sistemul de tarificare, intitulată „Criterii cantitative de stabilire a majorărilor aplicabile pentru segmente de piață specifice”, punctul 3 prevede că, pentru segmentul de piață „sab pak pas” [servicii furnizate călătorilor în temeiul unui contract de serviciu public], valoarea criteriului $S_s = 1$, în timp ce valoarea criteriului S_s , aplicabil pentru alte segmente de piață, se stabilește pe baza unei evaluări efectuate de un expert.
2. La 27 iunie 2018, pârâta, Administrația Națională a Căilor Ferate, organism de reglementare în sectorul feroviar, a adoptat o decizie [omissis] (denumită în continuare „decizia atacată”), prin care impunea reclamantei să adapteze, înainte de 24 august 2018, sistemul de tarificare la articolul 11¹ alineatele 1 și 7 din Dzelzceļa likums (Legea privind căile ferate), astfel încât să stabilească criteriile de evaluare a majorării aplicabile pentru segmentul de piață al serviciilor de transport de călători prestate pe baza unui contract de servicii publice, excluzând din acestea cheltuielile programate anterior, acoperite din bugetul de stat sau din bugetele administrațiilor locale, pe care transportatorii de călători nu le-ar putea acoperi din veniturile provenite din transport.

Decizia atacată stabilește că, în conformitate cu dispozițiile privind sistemul de tarificare, tarifele pentru setul minim de prestații și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii (denumite în continuare „tarifele de utilizare a infrastructurii”) se calculează prin însumarea costurilor directe și a majorărilor pentru un segment de piață specific. La rândul său, valoarea majorării pentru un segment de piață specific se calculează conform formulei stabilite în sistemul de tarificare, în care principalul criteriu de stabilire a valorii majorării este coeficientul de ponderare a pieței mcb_s , care reprezintă valoarea majorării permise într-o situație de piață de pe un segment de piață specific, care se stabilește la valoarea maximă a criteriilor de evaluare C_s , V_s și S_s . Așadar, dacă $mcb_s = 0$, majorarea nu se aplică segmentului de piață în cauză, dar dacă $mcb_s = 1$, segmentului de piață în cauză i se aplică majorarea maximă. Conform secțiunii II din anexa 3 la sistemul de tarificare, intitulată „Criterii cantitative pentru stabilirea majorărilor aplicabile pe segmente de piață specifice”, valoarea criteriilor C_s și V_s este 0, în timp ce valoarea criteriului S_s pentru segmentul de piață al serviciilor de transport de călători este 1. Având în vedere că valoarea maximă a criteriilor de evaluare C_s , V_s și S_s pentru segmentul de piață al serviciilor de transport de

călători este 1, rezultă că valoarea coeficientului de ponderare a pieței mcb_s va fi tot 1. Prin urmare, conform sistemului de tarifare, pentru segmentul de piață al serviciilor de transport de călători se va aplica în mod automat majorarea maximă, fără să se mai evalueze situația de piață de pe segmentul în cauză.

Având în vedere că, în conformitate cu Legea privind căile ferate și cu Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (denumită în continuare „Directiva 2012/34”), majorările sunt aplicabile doar dacă piața permite, și ținând seama de cerința ca tarifele de utilizare a infrastructurii să nu împiedice utilizarea infrastructurii feroviare de utilitate publică pentru acele segmente de piață care pot acoperi cel puțin costurile directe, administrația a concluzionat că, înainte de a aplica majorarea și de a stabili valoarea acesteia, era necesar să se evalueze competitivitatea și solvabilitatea segmentului de piață în discuție.

Ca urmare a faptului că sistemul de tarifare ar trebui să conțină criteriile de evaluare a competitivității și a solvabilității segmentului de piață al serviciilor de transport de călători, dar nu le conține, și a faptului că, în schimb, se stabilește o procedură pentru determinarea valorii majorării respective, în urma căreia majorarea aferentă segmentului de piață al serviciilor de transport de călători se aplică la valoarea maximă în toate situațiile, Administrația Națională a Căilor Ferate a concluzionat că sistemul de tarifare nu era conform cu articolul 11¹ alineatele 1 și 7 din Legea privind căile ferate.

Exercitarea de către Administrația Națională a Căilor Ferate a funcției prevăzute la articolul 31 alineatul 1 punctul 9 din Legea privind căile ferate, în temeiul căreia a declarat incompatibilitatea sistemului de tarifare cu articolul 11¹ alineatele 1 și 7 din Legea privind căile ferate, implică de asemenea obligația de a adopta o decizie prin care să se soluționeze această situație, cu toate că administrația dispune de o marjă de apreciere în ceea ce privește conținutul actului administrativ.

3. La 26 iulie 2018, reclamanta, AS LatRailNet, a introdus o acțiune la Administrativă rajona tiesa [Tribunalul Administrativ Districtual], prin care a solicitat anularea deciziei atacate.

În cerere și în anexa la aceasta, AS LatRailNet susține că, în conformitate cu articolul 11¹ alineatele 1 și 7 din Legea privind căile ferate, elaborarea și aprobarea sistemului de tarifare sunt de competența ei. În opinia sa, prin aplicarea tarifelor respective, Administrația Națională a Căilor Ferate a acționat *ultra vires*, cu alte cuvinte prin depășirea vădită a competențelor sale, deoarece, prin decizia atacată, aceasta a impus în esență reclamantei obligația de a modifica sistemul de tarifare, indicând conținutul specific care ar trebui să fie inclus în sistemul respectiv. În plus, articolul 13¹ alineatul 1 punctul 4 din Legea privind căile ferate prevede că funcțiile esențiale ale unui administrator de infrastructură feroviară de utilitate publică nu pot fi exercitate de instituții publice cărora li s-a conferit competența de reglementare în sectorul transportului feroviar.

Dreptul exclusiv de a furniza servicii publice de transport pe rute regionale interurbane feroviare a fost conferit în favoarea AS Pasažieru vilciens până la 30 iunie 2031. Prin urmare, în cadrul furnizării de servicii publice de transport feroviar nu există concurență. În aceste condiții, Administrația Națională a Căilor Ferate nu își poate exercita funcția de supraveghere a situației concurenței de pe piețele de servicii feroviare (articolul 31 alineatul 1 punctul 9 din Legea privind căile ferate), întrucât segmentul de piață aferent serviciilor publice de transport feroviar este neconcurențial. În absența concurenței în cadrul furnizării de servicii publice de transport feroviar, reclamanta nu se poate conforma cerințelor administrației de a evalua competitivitatea și solvabilitatea pe segmentul de piață în cauză înainte de a aplica majorarea și de a determina valoarea acesteia.

4. Prin încheierea Administratīvā rajona tiesa [Tribunalul Administrativ Districtual] din 13 noiembrie 2018, a fost introdus în cauză VAS Latvijas dzelzceļš (administratorul infrastructurii feroviare), în calitate de terț interesat.

VAS Latvijas dzelzceļš susține că, prin adoptarea deciziei atacate, Administrația Națională a Căilor Ferate a acționat în afara sferei sale de competență, deoarece, în conformitate cu articolul 31 alineatul 1 punctul 9 din Legea privind căile ferate, administrația este competentă doar să verifice caracterul nediscriminatoriu al sistemelor de tarificare, iar nu să adopte decizia atacată, care se referă la un aspect al sistemului de tarificare care nu implică în niciun mod o eventuală discriminare. În opinia sa, contrar obligației de a asigura respectarea cerinței de independență a reclamantei, prevăzută la articolul 13¹ alineatul 6 din Legea privind căile ferate, Administrația Națională a Căilor Ferate a adus atingere independenței acesteia.

În ceea ce privește segmentul de piață al serviciilor de transport de călători, VAS Latvijas dzelzceļš consideră că este posibilă stabilirea unei valori maxime a criteriului S_s, deoarece AS Pasažieru vilciens, în calitate de reprezentant unic al segmentului de piață al serviciilor de transport de călători, care plătește către VAS Latvijas dzelzceļš tariful de utilizare a infrastructurii (inclusiv majorarea), era de asemenea protejată de orice prejudiciu care ar putea rezulta din calcularea respectivului tarif.

5. La 21 august 2018, reclamanta, AS LatRailNet, a acceptat modificările sistemului de tarificare [*omissis*] și le-a efectuat în mod corespunzător, formulând prima teză a punctului 3 din Secțiunea II din anexa 3 la dispozițiile [privind sistemul de tarificare] după cum urmează: „valoarea criteriului S_s se stabilește pentru toate segmentele de piață pe baza unei evaluări efectuate de un expert”.
6. La 20 septembrie 2018, VAS Latvijas dzelzceļš a formulat o contestație la Administrația Națională a Căilor Ferate împotriva modificării sistemului de tarificare.

La 7 noiembrie 2018, în urma examinării contestației formulate de VAS Latvijas dzelzceļš, Administrația Națională a Căilor Ferate a adoptat o decizie [*omissis*] prin care a reținut că VAS Latvijas dzelzceļš nu dispunea de dreptul subiectiv de a

solicita adoptarea unui act administrativ care să anuleze decizia reclamantei în temeiul căreia a modificat sistemul de tarifyare.

La 5 decembrie 2018, VAS Latvijas dzelzceļš a introdus o acțiune în anulare împotriva deciziei Administrației Naționale a Căilor Ferate din 7 noiembrie [2018].

Prin decizia [omissis] Administrației Naționale a Căilor Ferate din 5 februarie 2019, au fost conexate cele două proceduri de contencios administrativ.

La 19 februarie 2020, VAS Latvijas dzelzceļš a solicitat instanței respective să sesizeze Curtea Europeană de Justiție a Uniunii Europene cu o cerere de decizie preliminară. VAS Latvijas dzelzceļš solicită clarificarea aspectului dacă articolul 56 alineatul (2) din Directiva [2012/34] trebuie interpretat în sensul că oferă organismului de reglementare competența de a adopta, din proprie inițiativă, o decizie prin care să oblige întreprinderea care exercită funcțiile esențiale ale administratorului de infrastructură feroviară să aducă anumite modificări dispozițiilor privind calculul tarifelor de utilizare a infrastructurii, modificări care nu privesc discriminarea solicitanților. De asemenea, VAS Latvijas dzelzceļš solicită clarificări cu privire la aspectul dacă obligația de a garanta competitivitatea optimă a segmentelor pieței feroviare, impusă statelor membre la articolul 32 alineatul (1) din Directiva [2012/34], în contextul stabilirii majorărilor aplicabile tarifelor de utilizare a infrastructurii, se aplică și în cazul stabilirii tarifelor de utilizare a infrastructurii pentru segmentele de piață în care nu există concurență.

Dreptul aplicabil

Dreptul Uniunii Europene

7. Directiva 2012/34, considerentul (19), articolul 7, articolul 32 alineatul (1) și articolul 56 alineatul (2) și Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (denumit în continuare „Regulamentul nr. 1370/2007”), articolul 2 litera (f).

Dreptul leton

8. Articolul 1 punctul 23 din Legea privind căile ferate (accesibilă la adresa: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) prevede că, în cuprinsul acestei legi, se utilizează următorii termeni:

23) funcții esențiale ale unui administrator de infrastructură: luarea deciziilor privind alocarea capacităților, alocarea traselor, inclusiv definirea și evaluarea disponibilității, precum și alocarea efectivă a traselor individuale și luarea deciziilor în legătură cu tarifyarea utilizării infrastructurii, inclusiv stabilirea și colectarea tarifelor.

Articolul 11 alineatul 1 din Legea privind căile ferate prevede că, după consultarea solicitanților și a administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică, operatorul însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică întocmește și aprobă un sistem de tarifyare pentru setul minim de prestații, prevăzut la articolul 12¹ alineatul 1 din legea menționată, și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii și îl transmite administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică în vederea includerii sale în documentul de referință al rețelei. Cu excepția cazurilor specifice prevăzute la articolul 11¹ alineatul 10 din legea respectivă, operatorul însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică se asigură că sistemul de tarifyare menționat se bazează pe aceleași principii în întreaga rețea și că aplicarea acestui sistem are ca rezultat plata unor tarifyare echivalente și nediscriminatorii de către diverși transportatori care prestează servicii de transport asemănătoare pe un segment similar de piață.

Articolul 11 alineatul 2 din Legea privind căile ferate prevede că tarifyarele pentru setul minim de prestații menționate la articolul 12¹ alineatul 1 din această lege și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii sunt stabilite în funcție de costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar și în conformitate cu dispozițiile alineatelor 3 și 4 ale articolului menționat și ale articolului 11¹ din această lege.

Articolul 11¹ alineatul 1 din Legea privind căile ferate prevede că, pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de administratorul infrastructurii feroviare de utilitate publică, operatorul însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică poate, dacă piața permite, să aplice majorări la tarifyarul pentru setul minim de acces la care face referire articolul 12¹ alineatul 1 din legea menționată și la tarifyarul de acces la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii.

Articolul 11¹ alineatul 2 punctul 1 din Legea privind căile ferate prevede că, înainte să aprobe perceperea unor astfel de majorări, operatorul însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică evaluează relevanța acestora cel puțin pe segmentele de piață specifice, reținându-le pe cele relevante dintre acestea: 1) serviciile de transport de călători și de mărfuri.

Articolul 11¹ alineatul 7 din Legea privind căile ferate prevede că majorările se aplică pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței feroviare și respectând sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare de utilitate publică. Nivelul tarifyarelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a operării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate, dacă piața se pretează la aceasta.

Articolul 31 alineatul 1 punctul 9 din Legea privind căile ferate prevede că Administrația Națională a Căilor Ferate îndeplinește următoarele funcții:

9) monitorizează situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare, în special de pe piața serviciilor de transport de mare viteză de călători, precum și activitățile administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică, ale operatorului însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică și ale operatorului infrastructurii de servicii feroviare în domeniile menționate la punctul 8 literele a), b), c), d), e), f), g) h), i) și j), fără a aduce atingere competențelor autorității pentru protecția concurenței pe piețele serviciilor feroviare. Aceasta controlează, din proprie inițiativă și pentru a preveni discriminarea solicitanților, aspectele prevăzute la punctul 8 literele a), b), c), d), e), f), g) h), i) și j) și verifică în special dacă documentul de referință al rețelei conține clauze discriminatorii sau acordă administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică, operatorului însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare de utilitate publică sau operatorului instalațiilor de serviciu puteri discreționare care ar putea fi utilizate pentru discriminarea unor solicitanți.

Motive pentru care există îndoieli cu privire la interpretarea dreptului Uniunii

9. Prin decizia atacată, Administrația Națională a Căilor Ferate, în calitate de organism de reglementare, a obligat operatorul însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare să modifice criteriul de calcul al majorării aplicabile pe segmentul de piață al serviciilor de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice, criteriu inclus în sistemul de tarificare. Organismul de reglementare și-a întemeiat decizia menționată pe articolul 31 alineatul 1 punctul 9 din Legea privind căile ferate, care prevede că organismul de reglementare îndeplinește următoarele funcții: monitorizează situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și controlează, din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți, aspectele prevăzute la punctul 8 literele a), b), c), d), e), f), g), h), i) și j) ale alineatului respectiv [alineatul 1 al articolului 31].

Articolul 56 din Directiva 2012/34 definește „funcțiile organismului de reglementare” și prevede, la alineatul (2), că organismul de reglementare are competența de a monitoriza situația concurenței de pe piețele de servicii feroviare și, în special, de a controla literele (a)-(g) de la alineatul (1), din proprie inițiativă, în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți.

Din acesta rezultă că organismul de reglementare are competența de a acționa din proprie inițiativă doar în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți.

10. Jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene a recunoscut marja de apreciere a administratorului infrastructurii feroviare (în prezenta cauză, operatorul însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului respectiv) în ceea ce privește conținutul sistemului de tarificare; cu toate acestea, funcțiile

organismului de reglementare se limitează exclusiv la controlul caracterului nediscriminatoriu al sistemului respectiv (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, punctul 44, Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punctul 82, și Hotărârea din 9 noiembrie 2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, punctul 85).

11. Articolele 4 și 7 din Directiva 2012/34 stabilesc independența administratorului infrastructurii feroviare și a funcțiilor sale esențiale.

Jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene a recunoscut competența administratorului infrastructurii feroviare de a calcula și de a percepe tarifele (Hotărârea din 11 iulie 2013, Comisia/Republica Cehă, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, punctele 33 și 34). De asemenea, în ceea ce privește marja de apreciere de care dispune administratorului infrastructurii, Curtea a arătat că acesta trebuie să dispună de o anumită marjă de apreciere care să îi permită să adopte, cel puțin, decizii care implică alegeri și aprecieri referitoare la factorii sau la parametrii pe care se bazează calculul respectiv (Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Spania, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, punctul 44, și Hotărârea din 28 februarie 2013, Comisia/Germania, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punctul 82).

Potrivit VAS Latvijas dzelzceļš, marja de apreciere a operatorului însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare, recunoscută de Curtea de Justiție a Uniunii Europene, poate exista doar dacă funcțiile organismului de reglementare se limitează la controlul unor eventuale discriminări. În caz contrar, prin extinderea competențelor organismului de reglementare, aceste două funcții ar fuziona, permițând organismului de reglementare să influențeze (de fapt, să stabilească) conținutul sistemului de tarifare. Astfel, s-ar aduce atingere marjei de apreciere de care dispune operatorul însărcinat să exercite funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare și ar fi imposibil pentru acesta să acționeze cu independența conferită de Curtea de Justiție a Uniunii Europene.

12. Segmentul de piață în privința căruia decizia atacată a impus obligația de a modifica sistemul de tarifare este cel al serviciilor de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice, prestate în Letonia de AS Pasažieru vilciens. Această întreprindere este singurul operator de pe segmentul de piață respectiv, fiind exclusă astfel orice formă de concurență.

Articolul 32 din Directiva 2012/34, care stabilește excepții [*omissis*] de la principiile de tarifare, prevede la alineatul (1) că, pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate majora prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată competitivitatea optimă a segmentelor pieței feroviare. În ceea ce privește cuantumul majorărilor, articolul 32 alineatul (1) din Directiva 2012/34 prevede că trebuie să se aprecieze aplicarea majorărilor pe

segmente de piață specifice, în special, prin evaluarea efectelor lor pe segmentul de piață al serviciilor de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice. Prin urmare, dispozițiile Directivei 2012/34 prevăd că, la stabilirea valorii majorărilor pentru segmentul de piață al serviciilor de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice, este necesar să se ia în considerare, printre alte aspecte, competitivitatea acestui segment.

Considerentul (19) al Directivei 2012/34 face trimitere la Regulamentul nr. 1370/2007 și prevede că, pentru prestarea serviciului menționat în conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007, se pot conferi drepturi exclusive, ceea ce exclude, în esență, orice tip de concurență. Cu toate acestea, Directiva 2012/34 nu prevede excepții cu privire la evaluarea competitivității acestui segment de piață.

13. În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene menționată anterior, instanța [de trimitere] consideră că o analiză *prima facie* a cadrului normativ indică faptul că organismul de reglementare poate acționa din proprie inițiativă numai în vederea prevenirii discriminării unor solicitanți, și că, în plus, la stabilirea valorii majorării aplicabile pentru segmentul de piață al serviciilor de transport de călători în cadrul unui contract de servicii publice trebuie să se ia în considerare, printre alte aspecte, competitivitatea acestui segment.

Întrucât instanța are îndoieli cu privire la interpretarea articolului 32 alineatul (1) și a articolului 56 alineatul (2) din Directiva [2012/34], aceasta consideră că este necesară sesizarea Curții de Justiție a Uniunii Europene cu o cerere de decizie preliminară. În consecință, se impune suspendarea procedurii în prezenta cauză până la soluționarea cererii de către Curte.

În temeiul articolului 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene [*omissis*] [referire la normele de procedură naționale], această instanță

hotărăște

Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare:

- 1) Articolul 56 alineatul (2) din Directiva [2012/34] trebuie interpretat în sensul că oferă organismului de reglementare competența de a adopta, din proprie inițiativă, o decizie prin care să oblige o întreprindere care exercită funcțiile esențiale ale administratorului infrastructurii feroviare prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din Directiva 2012/34 să efectueze, în ceea ce privește dispozițiile privind calculul tarifelor de utilizare a infrastructurii (sistemul de tarifare), anumite modificări care nu sunt de natură să îi discrimineze pe solicitanți?
- 2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, organismul de reglementare este competent să stabilească, printr-o astfel de decizie, condițiile pe care trebuie să le îndeplinească aceste modificări, de exemplu, prin impunerea obligației de a exclude din criteriile de stabilire a tarifelor de utilizare a infrastructurii cheltuielilor preconizate, acoperite din bugetul de

stat sau din bugetele administrațiilor locale, pe care operatorii de transport de călători nu sunt în măsură să le acopere din veniturile provenite din transport?

- 3) Articolul 31 alineatul (1) din Directiva [2012/34] trebuie interpretat în sensul că obligația impusă statelor membre la alineatul menționat, și anume de a garanta o competitivitate optimă a segmentelor pieței feroviare cu ocazia stabilirii majorărilor aplicabile tarifelor de utilizare a infrastructurii, se aplică și în ceea ce privește stabilirea tarifelor de utilizare a infrastructurii pe segmentele de piață în care nu există concurență, de exemplu ca urmare a faptului că, pe segmentul de piață respectiv, transportul este asigurat de un singur operator de transport feroviar, căruia i s-a conferit dreptul exclusiv prevăzut la articolul 2 litera (f) din Regulamentul nr. 1370/2007, de a asigura servicii de transport pe segmentul de piață respectiv?

Suspendă procedura până la pronunțarea unei hotărâri de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene.

[*omissis*] [semnături]