

Vec C-144/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

27. marec 2020

Vnútroštátny súd:

Administratīvā rajona tiesa

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

26. marec 2020

Žalobkyne:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Žalovaný:

Valsts dzelzceļa administrācija

[omissis]

ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

(Okresný správny súd, Lotyšsko) SO SĪDLOM V RIGE

ROZHODNUTIE

[omissis] 26. marca 2020

Administratīvā rajona tiesa (okresný správny súd)

[omissis]

[rozhodovacie zloženie súdu]

[omissis] [údaje o právnych zástupcoch účastníkov konania]

po preskúmaní [omissis] sporu vo veci správneho súdnictva začatého na základe žaloby o neplatnosť, ktorú podala akciová spoločnosť LatRailNet proti rozhodnutiu [omissis] Valsts dzelzceļa administrācija (Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, Lotyšsko) z 27. júna 2018, a žaloby o neplatnosť, ktorú podala verejnoprávna akciová spoločnosť Latvijas dzelzceļš proti rozhodnutiu... Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo 7. novembra 2018,

rozhodol

Skutkový stav

1. Dňa 30. júna 2017 žalobkyňa AS LatRailNet (poverená vykonávaním základných funkcií manažéra železničnej infraštruktúry) vydala predpisy [omissis] týkajúce sa „systému spoplatňovania“ (ďalej len „systém spoplatňovania“). Bod 3 oddielu II prílohy 3 systému spoplatňovania, ktorý má názov „Kvantitatívne kritériá na stanovovanie príplatkov vzťahujúcich sa na špecifické trhové segmenty“, stanovuje, že v prípade trhového segmentu [„]sab pak pas[“] platí, že hodnota kritéria $S_s = 1$, zatiaľ čo hodnota kritéria S_s , ktorá sa vzťahuje na iné trhové segmenty, sa určí na základe znaleckého posudku.
2. Dňa 27. júna 2018 žalovaný Úrad pre reguláciu železničnej dopravy, ktorý je regulačným orgánom pre odvetvie železničnej dopravy, prijal rozhodnutie [omissis] (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“), ktorým uložil žalobkyni povinnosť do 24. augusta 2018 zosúladiť systém spoplatňovania s § 11¹ ods. 1 a 7 Dzelzceļa likums (zákon o železničiach) tak, aby stanovoval kritériá na posúdenie príplatku vzťahujúceho sa na trhový segment služieb osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a aby z týchto kritérií boli vylúčené vopred plánované výdavky, ktoré sa hradia zo štátneho rozpočtu alebo z rozpočtov

územných správnych celkov, ktoré osobní dopravcovia nemôžu uhradiť z príjmov plynúcich z dopravy.

V napadnutom rozhodnutí sa uvádza, že podľa predpisov týkajúcich sa systému spoplatňovania sa poplatok za minimálny prístupový balík a poplatok za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia (ďalej len „poplatky za používanie infraštruktúry“) vypočítajú ako súčet priamych nákladov a príplatkov pripadajúcich na konkrétny trhový segment. Výška príplatku pre konkrétny trhový segment sa vypočíta podľa vzorca zahrnutého v systéme spoplatňovania, v ktorom je hlavným faktorom na stanovenie výšky príplatku koeficient trhovej váhy m_{cb_s} , ktorý opisuje výšku príplatku, ktorá je prípustná v situácii na trhu v konkrétnom trhovom segmente, ktorého výška sa určí ako maximálna hodnota hodnotiacich kritérií C_s , V_s a S_s . Ak platí, že $m_{cb_s} = 0$, na dotknutý trhový segment sa neuplatní príplatok, ale ak platí, že $m_{cb_s} = 1$, na dotknutý trhový segment sa uplatní maximálny príplatok. Podľa oddielu II prílohy 3 systému spoplatňovania, ktorý má názov „Kvantitatívne kritériá na stanovovanie príplatkov vzťahujúcich sa na špecifické trhové segmenty“, kritériá C_s a V_s majú hodnotu 0, zatiaľ čo hodnota S_s pre trhový segment osobnej dopravy je stanovená na 1. Keďže maximálna hodnota hodnotiacich kritérií C_s , V_s a S_s pre trhový segment osobnej dopravy je 1, možno konštatovať, že hodnota koeficientu trhovej váhy m_{cb_s} sa tiež stanoví na 1. Preto sa podľa systému spoplatňovania na trhový segment osobnej dopravy bez posúdenia situácie na trhu v dotknutom segmente automaticky uplatní príplatok v maximálnej výške.

Keďže podľa zákona o železničiach a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (ďalej len „smernica 2012/34“), príplatky možno uplatňovať len vtedy, ak to situácia na trhu dovoľuje, a vzhľadom na požiadavku, aby poplatok za používanie infraštruktúry nebránil používaniu verejnej železničnej infraštruktúry, pokiaľ ide o tie trhové segmenty, ktoré môžu pokryť aspoň priame náklady, Úrad dospel k záveru, že pred uplatnením príplatku a stanovením jeho výšky bolo potrebné posúdiť konkurencieschopnosť a platobnú schopnosť dotknutého trhového segmentu.

Keďže systém spoplatňovania by mal zahŕňať kritériá na posúdenie konkurencieschopnosti a platobnej schopnosti trhového segmentu osobnej dopravy, ale v skutočnosti ich nezahŕňa, a vzhľadom na to, že sa naopak zavádza postup na stanovenie uvedeného príplatku, ktorý má za následok, že príplatok, ktorý sa vzťahuje na trhový segment osobnej dopravy, sa uloží v každom prípade v maximálnej výške, Úrad pre reguláciu železničnej dopravy dospel k záveru, že systém spoplatňovania nie je v súlade s § 11¹ ods. 1 a 7 zákona o železničiach.

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy je v rámci vykonávania funkcie uvedenej v § 31 ods. 1 bode 9 zákona o železničiach, na základe ktorého rozhodol, že systém spoplatňovania je nezlučiteľný s § 11¹ ods. 1 a 7 zákona o železničiach, tiež povinný prijať rozhodnutie, ktorým sa napraví taký stav, aj keď Úrad má určitú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o obsah tohto správneho aktu.

3. Dňa 26. júla 2018 žalobkyňa AS LatRailNet podala na Administratīvā rajona tiesa (okresný správny súd) žalobu, ktorou navrhla zrušiť napadnuté rozhodnutie.

AS LatRailNet v žalobe a v jej prílohe tvrdí, že podľa § 11¹ ods. 1 zákona o železničiach vypracovanie a schválenie systému spoplatňovania patrí do jej pôsobnosti. Podľa jej názoru Úrad pre reguláciu železničnej dopravy svojím postupom konal *ultra vires*, teda zjavne prekročil svoje právomoci, keďže napadnutým rozhodnutím v podstate uložil žalobkyňi povinnosť vykonať zmeny v systéme spoplatňovania, pričom uviedol konkrétny obsah, ktorý sa mal zahrnúť do tohto systému. Okrem toho § 13¹ ods. 1 bod 4 zákona o železničiach stanovuje, že základné funkcie manažéra verejnej železničnej infraštruktúry nemôžu vykonávať štátne inštitúcie, ktorým bola zverená regulačná funkcia v odvetví železničnej dopravy.

Spoločnosti AS Pasažieru vilciens bolo priznané výlučné právo poskytovať služby verejnej dopravy na medzimestských regionálnych železničných trasách do 30. júna 2031. V oblasti poskytovania služieb verejnej železničnej dopravy preto neexistuje hospodárska súťaž. Vzhľadom na vyššie uvedené si Úrad pre reguláciu železničnej dopravy nemôže plniť úlohu spočívajúcu v monitorovaní situácie hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami (§ 31 ods. 1 bod 9 zákona o železničiach), keďže v trhovom segmente týkajúcom sa poskytovania služieb verejnej železničnej dopravy nie je možná hospodárska súťaž. Vzhľadom na to, že v oblasti poskytovania služieb verejnej železničnej dopravy neexistuje hospodárska súťaž, žalobkyňa nemôže pred uplatnením príplatku a stanovením jeho výšky splniť požiadavky Úradu týkajúce sa posúdenia konkurencieschopnosti a platobnej schopnosti dotknutého trhového segmentu.

4. Administratīvā rajona tiesa (okresný správny súd) rozhodnutím z 13. novembra 2018 pribral spoločnosť VAS Latvijas dzelzceļš (manažér železničnej infraštruktúry) do konania ako dotknutú tretiu osobu.

VAS Latvijas dzelzceļš sa domnieva, že Úrad pre reguláciu železničnej dopravy prijatím napadnutého rozhodnutia prekročil medze svojej právomoci, keďže podľa § 31 ods. 1 bodu 9 zákona o železničiach má Úrad len právomoc overiť, či systémy spoplatňovania nie sú diskriminačné, ale nie prijať napadnuté rozhodnutie, ktoré ovplyvňuje aspekt systému spoplatňovania, ktorý vôbec nemôže spôsobiť diskrimináciu. Podľa jej názoru Úrad pre reguláciu železničnej dopravy v rozpore s povinnosťou dohliadať na dodržiavanie požiadavky nezávislosti žalobkyne, ktorá mu vyplýva z § 13¹ ods. 6 zákona o železničiach, narušil jej nezávislosť.

Pokiaľ ide o trhový segment služieb osobnej dopravy, VAS Latvijas dzelzceļš sa domnieva, že je možné stanoviť maximálnu hodnotu pre kritérium S_s, keďže AS Pasažieru vilciens, jediný predstaviteľ trhového segmentu osobnej dopravy, ktorá platí spoločnosti VAS Latvijas dzelzceļš poplatok za používanie infraštruktúry (vrátane príplatku), tiež bola chránená pred akoukoľvek ujmou, ktorá by mohla vyplývať zo stanovenia uvedeného poplatku.

5. Dňa 21. augusta 2018 žalobkyňa AS LatRailNet po odsúhlasení zmien systému spoplatňovania [omissis] zaviedla príslušné zmeny v systéme spoplatňovania, pričom znenie prvej vety bodu 3 oddielu II prílohy 3 predpisov [týkajúcich sa systému spoplatňovania] nahradila týmto znením: „hodnota kritéria S_s sa určí pre všetky trhové segmenty na základe znaleckého posudku“.
6. Dňa 20. septembra 2018 VAS Latvijas dzelzceļš podala na Úrade pre reguláciu železničnej dopravy sťažnosť proti uvedenej zmene systému spoplatňovania.

Úrad pre reguláciu železničnej dopravy po preskúmaní sťažnosti, ktorú podala VAS Latvijas dzelzceļš, prijal 7. novembra 2018 rozhodnutie, [omissis] v ktorom uviedol, že VAS Latvijas dzelzceļš nemá subjektívne právo domáhať sa vydania správneho aktu, ktorým sa zruší rozhodnutie žalobkyne, ktorým žalobkyňa zmenila systém spoplatňovania.

Dňa 5. decembra 2018 VAS Latvijas dzelzceļš podala žalobu o neplatnosť proti rozhodnutiu Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo 7. novembra [2018].

Administratīvā rajona tiesa (okresný správny súd) rozhodnutím [omissis] z 5. februára 2019 spojil obe správne konania do jedného konania.

Dňa 19. februára 2020 VAS Latvijas dzelzceļš požiadala uvedený súd, aby podal návrh na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore Európskej únie. VAS Latvijas dzelzceļš žiada, aby sa objasnilo, či sa má článok 56 ods. 2 smernice [2012/34] vykladať v tom zmysle, že priznáva regulačnému orgánu právomoc prijať z vlastnej iniciatívy rozhodnutie, ktorým sa podniku, ktorý vykonáva základné funkcie manažéra železničnej infraštruktúry, uloží povinnosť zaviesť v predpisoch týkajúcich sa výpočtu poplatkov za používanie infraštruktúry určité zmeny, ktoré sa netýkajú diskriminácie žiadateľov. VAS Latvijas dzelzceļš tiež žiada, aby sa objasnilo, či sa povinnosť udržať pri stanovovaní príplatkov k poplatkom za používanie infraštruktúry optimálnu konkurencieschopnosť segmentov železničného trhu, ktorá členským štátom vyplýva z článku 32 ods. 1 smernice [2012/34], vzťahuje aj na stanovenie poplatkov za používanie infraštruktúry v trhových segmentoch, v ktorých neexistuje hospodárska súťaž.

Uplatniteľné právne predpisy

Právo Európskej únie

7. Smernica 2012/34, odôvodnenie 19 a článok 7, článok 32 ods. 1 a článok 56 ods. 2, a [omissis] nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (ďalej len „nariadenie č. 1370/2007“), článok 2 písm. f).

Lotyšské právo

8. § 1 bod 23 zákona o železniciach (dostupný na: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>) stanovuje, že v uvedenom zákone sa používajú tieto pojmy:

23. základné funkcie manažéra infraštruktúry: rozhodovanie o pridelovaní kapacity, pridelovanie vlakových trás vrátane určenia a posúdenia dostupnosti a pridelovania individuálnych jednotlivých vlakových trás a rozhodovanie o poplatkoch za používanie infraštruktúry vrátane stanovenia a výberu poplatkov.

§ 11 ods. 1 zákona o železniciach stanovuje, že subjekt poverený vykonávaním základných funkcií manažéra verejnej železničnej infraštruktúry po konzultáciách so žiadateľmi a s manažérom verejnej železničnej infraštruktúry vypracuje a schváli systém spoplatňovania v súvislosti s minimálnym prístupovým balíkom, ktorý je uvedený v § 12¹ ods. 1 tohto zákona, a s prístupom k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia a zašle ho manažérovi verejnej železničnej infraštruktúry, aby ho zahrnul do podmienok používania siete. Pokiaľ nejde o špecifické prípady uvedené v § 11¹ ods. 10 tohto zákona, subjekt poverený vykonávaním základných funkcií manažéra verejnej železničnej infraštruktúry zabezpečí, aby bol uvedený systém spoplatňovania založený na rovnakých zásadách, aké platia pre celú jeho sieť, a aby výsledkom používania tohto systému boli rovnocenné a nediskriminačné poplatky pre rôznych dopravcov, ktorí zabezpečujú služby rovnakého charakteru na podobnej časti trhu.

§ 11 ods. 2 zákona o železniciach stanovuje, že poplatok za minimálny prístupový balík uvedený v § 12¹ ods. 1 tohto zákona a poplatok za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia sa stanovujú na základe nákladov, ktoré vzniknú priamo prevádzkou vlaku, a v súlade s odsekmi 3 a 4 tohto paragrafu a s § 11¹ tohto zákona.

§ 11¹ ods. 1 zákona o železniciach stanovuje, že na to, aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom verejnej železničnej infraštruktúry, môže subjekt poverený vykonávaním základných funkcií manažéra verejnej železničnej infraštruktúry, ak to trh unesie, uplatňovať príplatky k poplatku za minimálny prístupový balík uvedenému v § 12¹ ods. 1 spomenutého zákona a k poplatku za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia.

§ 11¹ ods. 2 bod 1 zákona o železniciach stanovuje, že subjekt poverený vykonávaním základných funkcií manažéra verejnej železničnej infraštruktúry pred uplatnením príplatkov posúdi ich relevantnosť aspoň pre nasledujúce trhové segmenty a vyberie tie z nich, ktoré sú najrelevantnejšie: 1. osobná a nákladná doprava.

§ 11¹ ods. 7 zákona o železniciach stanovuje, že príplatky sa uplatňujú na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných zásad, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť železničnej dopravy a zohľadniť zvýšenie produktivity, ktoré dosiahli dopravcovia. Úroveň poplatkov nesmie vylučovať používanie verejnej železničnej infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu

zaplatiť aspoň priame náklady, navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniesť.

§ 31 ods. 1 bod 9 zákona o železničiach stanovuje, že Úrad pre reguláciu železničnej dopravy vykonáva nasledujúce funkcie:

9. monitoruje situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, najmä na trhu služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy, a činnosti manažéra verejnej železničnej infraštruktúry, subjektu povereného vykonávaním základných funkcií manažéra verejnej železničnej infraštruktúry a prevádzkovateľa servisného zariadenia v oblastiach uvedených v bode 8 písm. a), b), c), d), e), f), g) h) i) a j) bez toho, aby boli dotknuté právomoci orgánu na ochranu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami. S cieľom predísť diskriminácii žiadateľov kontroluje z vlastnej iniciatívy okolnosti uvedené v bode 8 písm. a), b), c), d), e), f), g) h) i) a j) a kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi verejnej železničnej infraštruktúry, subjektu poverenému vykonávaním základných funkcií manažéra verejnej železničnej infraštruktúry alebo prevádzkovateľovi servisného zariadenia možnosti, ktoré by tieto subjekty mohli využiť na diskrimináciu žiadateľov.

Dôvody existencie pochybností o výklade práva Únie

9. Úrad pre reguláciu železničnej dopravy v postavení regulačného orgánu napadnutým rozhodnutím uložil subjektu poverenému vykonávaním základných funkcií manažéra železničnej infraštruktúry povinnosť zmeniť kritérium na výpočet príplatku, ktorý sa vzťahuje na trhovú časť služieb osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme, zahrnutého do systému spoplatňovania. Regulačný orgán prijal uvedené rozhodnutie na základe § 31 ods. 1 bodu 9 zákona o železničiach, ktorý stanovuje, že regulačný orgán vykonáva nasledujúce funkcie: monitoruje situáciu hospodárskej súťaže na trhu so železničnými dopravnými službami a s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov kontroluje z vlastnej iniciatívy okolnosti uvedené v [§ 31 ods. 1] bode 8 písm. a), b), c), d), e), f), g) h) i) a j).

Článok 56 smernice 2012/34 vymedzuje „funkcie regulačného orgánu“ a v odseku 2 stanovuje, že regulačný orgán má právomoc monitorovať situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy kontroluje najmä odsek 1 písm. a) až g) s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov.

Z toho možno vyvodiť, že regulačný orgán má právomoc konať z vlastnej iniciatívy len s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov.

10. Súdny dvor Európskej únie vo svojej judikatúre uznal, že manažér železničnej infraštruktúry (v prejednávanej veci subjekt poverený vykonávaním základných funkcií tohto manažéra) má určitú mieru voľnej úvahy, pokiaľ ide o obsah systému spoplatňovania, avšak funkcie regulačného orgánu sú obmedzené len na overenie, či tento systém nie je diskriminačný (rozsudky Súdneho dvora

z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, bod 44; z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 82, a z 9. novembra 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 85).

11. V článkoch 4 a 7 smernice 2012/34 je zakotvená nezávislosť manažéra železničnej infraštruktúry a jeho základných funkcií.

Súdny dvor Európskej únie vo svojej judikatúre uznal, že manažér železničnej infraštruktúry má právomoc stanovovať a vyberať poplatky (rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 2013, Komisia/Česká republika, C-545/10, EU:C:2013:509, body 33 a 34). Okrem toho, pokiaľ ide o mieru voľnej úvahy, ktorú má manažér infraštruktúry, Súdny dvor rozhodol, že tento manažér musí disponovať určitým rozhodovacím priestorom, ktorý mu umožňuje prijať aspoň rozhodnutia obsahujúce voľby a posúdenia týkajúce sa faktorov a parametrov, na základe ktorých je uskutočnený výpočet (rozsudky Súdneho dvora z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, bod 44, a z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 82).

VAS Latvijas dzelzceļš sa domnieva, že miera voľnej úvahy, ktorú má subjekt poverený vykonávaním základných funkcií manažéra železničnej infraštruktúry, uznaná Súdnym dvorom Európskej únie, môže existovať len v prípade, ak sú funkcie regulačného orgánu obmedzené na posúdenie novej diskriminácie. V opačnom prípade, ak by došlo k rozšíreniu právomocí regulačného orgánu, tieto dve funkcie by sa zlúčili, v dôsledku čoho by regulačný orgán mohol ovplyvňovať (v skutočnosti určovať) obsah systémov spoplatňovania. To by znamenalo narušenie miery voľnej úvahy, ktorú má subjekt poverený vykonávaním základných funkcií manažéra železničnej infraštruktúry, pričom tento subjekt by nemohol konať tak nezávisle, ako mu to dovoľuje Súdny dvor Európskej únie.

12. Trhovým segmentom, v súvislosti s ktorým bola v napadnutom rozhodnutí uložená povinnosť zmeniť systém spoplatňovania, je trhovým segmentom služieb osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktoré v Lotyšsku poskytuje AS Pasažieru vilciens. Táto spoločnosť je jediným subjektom pôsobiacim v uvedenom trhovom segmente, pričom neexistuje nijaká hospodárska súťaž.

Článok 32 smernice 2012/34, ktorý stanovuje výnimky [omissis] zo zásad spoplatňovania, v odseku 1 stanovuje, že na to, aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných zásad, vyberať príplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť segmentov železničného trhu. Pokiaľ ide o úroveň príplatkov, článok 32 ods. 1 smernice 2012/34 stanovuje, že sa má vyhodnotiť uplatňovanie príplatkov v konkrétnych trhových segmentoch, pričom sa majú konkrétne posúdiť ich účinky v trhovom segmente osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme. Ustanovenia smernice 2012/34 teda stanovujú, že pri určovaní úrovne príplatkov pre trhovým segmentom osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách

vo verejnom záujme treba okrem iných aspektov zohľadniť konkurencieschopnosť uvedeného segmentu.

Odôvodnenie 19 smernice 2012/34 odkazuje na nariadenie č. 1370/2007 a stanovuje, že pri poskytovaní spomenutej služby na základe nariadenia č. 13[70]/2007 možno priznať výlučné práva, čo v podstate vylučuje akýkoľvek druh hospodárskej súťaže. Smernica 2012/34 však nestanovuje pre tento trhový segment výnimky, pokiaľ ide posúdenie konkurencieschopnosti trhového segmentu.

13. Vzhľadom na vyššie uvedené rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie tento [vnútroštátny] súd zastáva názor, že analýza *prima facie* týkajúca sa právneho rámca naznačuje, že regulačný orgán má právomoc konať z vlastnej iniciatívy len s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov a že okrem toho pri stanovení výšky príplatku vzťahujúceho sa na trhový segment osobnej dopravy v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme treba posúdiť okrem iných aspektov konkurencieschopnosť tohto segmentu.

Vzhľadom na to, že tento súd má pochybnosti o výklade článku 32 ods. 1 a článku 56 ods. 2 smernice [2012/34], domnieva sa, že je potrebné predložiť Súdному dvoru Európskej únie prejudiciálne otázky. Preto je potrebné prerušiť konanie v prejednávanej veci, kým Súdny dvor nerozhodne o týchto prejudiciálnych otázkach.

Tento súd v súlade s článkom 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie [*omissis*] [odkaz na vnútroštátne procesné predpisy]

rozhodol:

Súdному dvoru Európskej únie sa predkladajú nasledujúce prejudiciálne otázky:

1. Má sa článok 56 ods. 2 smernice [2012/34] vykladať v tom zmysle, že priznáva regulačnému orgánu právomoc prijať z vlastnej iniciatívy rozhodnutie, ktorým sa podniku, ktorý vykonáva základné funkcie manažéra železničnej infraštruktúry spomenuté v článku 7 ods. 1 uvedenej smernice, uloží povinnosť zaviesť v predpisoch týkajúcich sa výpočtu poplatkov za používanie infraštruktúry (systém spoplatňovania) určité zmeny, ktoré sa netýkajú diskriminácie žiadateľov?
2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku, má regulačný orgán právomoc stanoviť takým rozhodnutím podmienky, ktoré musia upravovať uvedené zmeny, napríklad tým, že uloží povinnosť vylúčiť z kritérií na stanovenie poplatkov za používanie infraštruktúry vopred plánované výdavky, ktoré sa hradia zo štátneho rozpočtu alebo z rozpočtov územných správnych celkov, ktoré osobní dopravcovia nemôžu uhradiť z príjmov plynúcich z dopravy?
3. Má sa článok 32 ods. 1 smernice [2012/34] vykladať v tom zmysle, že povinnosť udržať pri stanovovaní príplatkov k poplatkom za používanie

infraštruktúry optimálnu konkurencieschopnosť segmentov železničného trhu, ktorá členským štátom vyplýva z uvedeného odseku, sa vzťahuje aj na stanovenie poplatkov za používanie infraštruktúry v trhových segmentoch, v ktorých neexistuje hospodárska súťaž, napríklad z dôvodu, že v dotknutom trhovom segmente vykonáva dopravu len jeden železničný dopravca, ktorému bolo priznané výlučné právo na vykonávanie dopravy v uvedenom trhovom segmente stanovené v článku 2 písm. f) nariadenia č. 1370/2007?

Konanie sa prerušuje až do vydania rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie.

[omissis] [podpisy]

PRACOVNÝ DOKUMENT