

Zadeva C-144/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

27. marec 2020

Predložitveno sodišče:

Administratīvā rajona tiesa (upravno sodišče prve stopnje, Latvija)

Datum predložitvene odločbe:

26. marec 2020

Tožeči stranki:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Tožena stranka:

Valsts dzelzceļa administrācija (državna uprava za železniški promet)

[...] (ni prevedeno)

ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

(upravno sodišče prve stopnje, Latvija) S SEDEŽEM V RIGI

SKLEP

[...] (ni prevedeno) 26. marec 2020

Administratīvā rajona tiesa

[...] (ni prevedeno)

[sestava sodišča]

[...] (ni prevedeno) (informacije o pravni pisarni in zastopnikih strank)

je po preučitvi [...] (ni prevedeno) upravnega spora, začetega na podlagi ničnostne tožbe, ki jo je vložila delniška družba LatRailNet zoper odločbo [...] (ni prevedeno) državne uprave za železniški promet z dne 27. junija 2018, in na podlagi ničnostne tožbe, ki jo je vložila delniška družba javnega prava Latvijas dzelzceļš zoper odločbo [...] (ni prevedeno) državne uprave za železniški promet z dne 7. novembra 2018,

ugotovilo

Dejansko stanje

1. Tožeča stranka, družba AS LatRailNet (pristojna za opravljanje bistvenih nalog upravljavca železniške infrastrukture), je 30. junija 2017 sprejela določbe [...] (ni prevedeno) o „ureditvi zaračunavanja uporabnin“ (v nadaljevanju: ureditev zaračunavanja uporabnin). Točka 3 oddelka II Priloge 3 k ureditvi zaračunavanja uporabnin, naslovljenem „Kvantitativna merila za določitev pribitkov, ki se uporabljajo v posebnih segmentih trga“, določa, da je za segment trga [„]sab pak pas[“] merilo $S_s = 1$, medtem ko se merilo S_s , ki se uporablja na drugih segmentih trga, določi na podlagi presoje, ki jo opravi izvedenec.
2. Tožena stranka, državna uprava za železniški promet, ki je regulatorni organ za železniški sektor, je 27. junija 2018 sprejela odločbo [...] (ni prevedeno) (v nadaljevanju: izpodbijana odločba), s katero je tožeči stranki odredila, naj do 24. avgusta 2018 ureditev zaračunavanja uporabnin uskladi s členom 11¹(1) in (7) Dzelzceļa likums (zakon o železnicah), tako da določi merila za oceno pribitka, ki se zaračuna v segmentu trga storitev potniškega prometa v okviru pogodbe za opravljanje javne službe, pri čemer so iz njih izvzeti predhodno načrtovani stroški, ki so kriti iz državnega proračuna ali iz proračunov lokalnih uprav in jih prevozniki potnikov niso mogli kriti s prihodki iz prevoza.

V izpodbijani odločbi je navedeno, da se najnižje uporabnine za dostop in uporabnine za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev, v skladu z določbami o ureditvi zaračunavanja uporabnin (v nadaljevanju: uporabnina za infrastrukturo) izračunavajo kot vsota neposrednih stroškov in pribitkov za posamezen segment trga. Znesek pribitka za posamezen segment trga pa se izračuna po formuli, vključeni v ureditev zaračunavanja uporabnin, v kateri je glavni dejavnik za določitev zneska pribitka koeficienta trga mcb_s , ki opisuje znesek dovoljenega pribitka, kadar trg spada v posamezen segment trga, in katerega znesek se določi kot najvišja vrednost meril ocenjevanja C_s , V_s y S_s . Če je torej $mcb_s = 0$, se pribitek ne zaračuna za zadevni segment trga, če pa je $mcb_s = 1$, se zaračuna za zadevni segment trga najvišji pribitek. V skladu z oddelkom II Priloge 3 k ureditvi zaračunavanja uporabnin, naslovljenim „Kvantitativna merila za določitev pribitkov, ki se zaračunavajo v posebnih segmentih trga“, je vrednost meril C_s in V_s enaka 0, vrednost merila S_s za segment trga potniškega prometa pa je določena na 1. Ker je najvišja vrednost meril ocenjevanja C_s , V_s in S_s za segment trga potniškega prometa enaka 1, je treba ugotoviti, da bo koeficient trga mcb_s prav tako določen na 1. Zato se bo v skladu z

ureditvijo zaračunavanja uporabnin za segment trga potniškega prometa samodejno zaračunal najvišji znesek pribitka, ne da bi se ocenil položaj zadevnega segmenta na trgu.

Ker se v skladu z zakonom o železnicah in Direktivo 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (v nadaljevanju: Direktiva 2012/34) pribitki zaračunavajo le, če razmere na trgu to prenesejo in če je izpolnjena zahteva, da uporabnina za infrastrukturo ne sme onemogočiti uporabe javne železniške infrastrukture za tiste segmente trga, ki lahko pokrijejo vsaj neposredne stroške, je uprava ugotovila, da je treba pred zaračunanjem pribitka in določitvijo njegovega zneska oceniti konkurenčnost in solventnost zadevnega segmenta trga.

Ker mora ureditev zaračunavanja uporabnin zajemati merila za ocenjevanje konkurenčnosti in solventnosti segmenta trga potniškega prevoza, vendar jih ne, in ker je, nasprotno, določen postopek za določitev navedenega pribitka, rezultat katerega je, da se pribitek, ki se zaračunava za segment trga potniškega prevoza, zaračunava v vseh primerih in to v najvišjem znesku, je državna uprava za železniški promet ugotovila, da ureditev zaračunavanja uporabnin ni v skladu s členom 11¹(1) in (7) zakona o železnicah.

Naloge, ki jih opravlja državna uprava za železniški promet in ki so navedene v odstavku 31, prvi pododstavek, točka 9, zakona o železnicah, na podlagi katerega je razglasila neskladnost ureditve zaračunavanja uporabnin s členom 11¹(1) in (7) zakona o železnicah, zajemajo tudi obveznost sprejetja odločbe, s katero se tak položaj popravi, čeprav ima uprava diskrecijsko pravico pri vsebini upravnega akta.

3. Tožeča stranka, družba AS LatRailNet, je 26. julija 2018 vložila tožbo pri Administratīvā rajona tiesa (upravno sodišče prve stopnje, Latvija), pri čemer predlagala razglasitev ničnosti izpodbijane odločbe.

Družba AS LatRailNet v predlogu in njegovi prilogi trdi, da sta v skladu s členom 11¹(1) zakona o železnicah priprava in potrditev ureditve zaračunavanja uporabnin v njeni pristojnosti. Po njenem mnenju je državna uprava za železnice s svojim dejanjem ravnala *ultra vires*, kar pomeni, da je očitno prekoračila svoja pooblastila, ker je z izpodbijano odločbo tožeči stranki v bistvu prisilno naložila, naj naredi spremembe v ureditvi zaračunavanja pristojbin, pri čemer je navedla posebno vsebino, ki naj bi se vključila v navedeno ureditev. Poleg tega člen 13¹(1), točka 4, zakona o železnicah določa, da bistvenih nalog upravljavca javne železniške infrastrukture ne morejo opravljati državne institucije, ki jim je bila dodeljena regulatorna naloga v sektorju železniškega prometa.

Družbi AS Pasažieru vilciens je bila podeljena izključna pravica izvajanja storitev javnega prometa na medmestnih regionalnih vlakovnih poteh do 30. junija 2031. Zato pri izvajanju storitev javnega železniškega prometa ni konkurence. Glede na navedeno ni mogoče opravljati naloge državne uprave za železniški promet, v

okviru katere se nadzirajo konkurenčne razmere na trgu železniških storitev (člen 31(1), točka 9, zakona o železnicah), ker segment trga, povezan z izvajanjem storitev javnega železniškega prometa, ni odprt za konkurenco. Ker konkurence na področju izvajanja storitev javnega železniškega prometa ni, tožeča stranka ne more izpolniti zahtev uprave, da se ocenita konkurenčnost in solventnost zadevnega segmenta trga, preden se zaračuna pribitek in določi njegov znesek.

4. Družba VAS Latvijas dzelzceļš je bila s sklepom Administratīvā rajona tiesa (upravno sodišče prve stopnje) z dne 13. novembra 2018 pozvana k udeležbi v postopku kot tretja stranka.

Družba VAS Latvijas dzelzceļš meni, da je državna uprava za železniški promet s sprejetjem izpodbijane odločbe prekoračila področje svoje pristojnosti, saj je uprava v skladu s členom 31(1), točka 9, zakona o železnicah pristojna samo za preverjanje nediskriminatornosti ureditev zaračunavanja uporabnin, ne pa tudi za sprejetje izpodbijane odločbe, ki vpliva na vidik ureditve zaračunavanja uporabnin, ki nikakor ne predpostavlja morebitne diskriminacije. Po njenem mnenju je državna uprava za železniški promet v nasprotju z obveznostjo zagotavljanja izpolnjevanja obveznosti neodvisnosti tožeče stranke, ki jo ima ta uprava na podlagi člena 13¹(6) zakona o železnicah, zmanjšala njeno neodvisnost.

Družba VAS Latvijas dzelzceļš glede segmenta trga storitev potniškega prometa meni, da je mogoče določiti najvišjo vrednost za merilo S_s, saj je bila družba AS Pasažieru vilciens, ki kot edini predstavnik segmenta trga potniškega prometa družbi VAS Latvijas dzelzceļš plačuje uporabnino za infrastrukturo (vključno s pribitkom), prav tako zaščitena pred vsakršno škodo, ki bi lahko izhajala iz določitve navedene uporabnine.

5. Tožeča stranka, družba AS LatRailNet, je 21. avgusta 2018, potem ko je sprejela spremembe ureditve zaračunavanja uporabnin [...] (ni prevedeno), uvedla ustrezne spremembe v sistem uporabnin, pri čemer je prvi stavek točke 3 oddelka II Priloge 3 k določbam [o ureditvi zaračunavanja uporabnin] oblikovala tako: „merilo S_s se bo določilo za vse segmente trga na podlagi ocene, ki jo opravi izvedenec“.
6. Družba VAS Latvijas dzelzceļš se je 20. septembra 2018 pri državni upravi za železniški promet pritožila zoper spremembo ureditve zaračunavanja uporabnin.

Državna uprava za železniški promet je po preučitvi pritožbe družbe VAS Latvijas dzelzceļš 7. novembra 2018 sprejela odločbo [...] (ni prevedeno), v kateri je navedla, da družba VAS Latvijas dzelzceļš ni imela subjektivne pravice, da zahteva sprejetje upravnega akta, s katerim se bo razveljavila odločba tožeče stranke, s katero je spremenila ureditev zaračunavanja uporabnin.

Družba VAS Latvijas dzelzceļš je 5. decembra 2018 vložila ničnostno tožbo zoper odločbo državne uprave za železniški promet z dne 7. novembra [2018].

Oba upravna postopka sta bila s sklepom [...] (ni prevedeno) Administratīvā rajona tiesa (upravno sodišče prve stopnje, Latvija) z dne 5. februarja 2019 združena.

Družba VAS Latvijas dzelzceļš je 19. februarja 2020 prosila navedeni pravosodni organ, naj Sodišču Evropske unije predloži vprašanje za predhodno odločanje. Družba VAS Latvijas prosi za pojasnitev, ali je treba člen 56(2) Direktive [2012/34] razlagati tako, da regulatornemu organu daje pooblastilo, da na lastno pobudo sprejme odločbo, s katero družbi, ki opravlja bistvene naloge upravljavca železniške infrastrukture, naloži, naj z določbami o izračunu uporabnin za infrastrukturo uvede nekatere spremembe, ki se ne nanašajo na diskriminacijo prosilcev. Družba VAS Latvijas dzelzceļš poleg tega prosi za pojasnitev, ali obveznost, naložena državam članicam v členu 32(1) Direktive [2012/34], da se zagotovi optimalna konkurenčnost segmentov trga storitev v železniškem prometu, z določitvijo pribitkov, ki se uporabljajo za uporabnine za infrastrukturo, velja tudi za določitev uporabnin za infrastrukturo v segmentih trga, v katerih ni konkurence.

Pravo, ki se uporablja

Pravo Evropske unije

7. Direktiva 2012/34, uvodna izjava 19 ter člen 7, člen 32(1) in člen 56(2), in [...] (ni prevedeno) Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (v nadaljevanju: Uredba št. 1370/2007), člen 2(f).

Latvijsko pravo

8. Člen 1, točka 23, zakona o železnicah (na voljo na spletni strani: <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>), določa, da se v tem zakonu uporabljajo ti izrazi:

(23) bistvene naloge upravljavca infrastrukture: sprejemanje odločitev o dodeljevanju zmogljivosti, dodeljevanje vlakovnih poti, ki zajema tako določanje in ocenjevanje kot tudi dodeljevanje posameznih vlakovnih poti, ter sprejemanje odločitev o uporabninah za infrastrukturo, vključno z določanjem in pobiranjem uporabnin.

Zakon o železnicah v členu 11(1) določa, da subjekt, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog upravljavca javne železniške infrastrukture, po posvetovanju s prosilci in upravljavcem javne železniške infrastrukture pripravi in potrdi ureditev izračunavanja uporabnin v zvezi z najnižjo uporabnino za dostop, na katero se nanaša člen 12¹(1) navedenega zakona, in z dostopom do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev, ter jo zagotovi upravljavcu javne železniške infrastrukture za njeno vključitev v program omrežja. Razen v posebnih primerih iz člena 11¹(10) tega zakona subjekt, ki mu je dodeljeno

izvajanje bistvenih nalog upravljavca javne železniške infrastrukture, zagotovi, da se navedena ureditev zaračunavanja uporabnin uskladi z enakimi načeli, ki veljajo v celotnem omrežju, in da se pri uporabi navedenega omrežja poskrbi, da različni prevozniki, ki izvajajo podobne storitve v podobnem segmentu trga, plačujejo enakovredne in nediskriminatorne uporabnine.

Člen 11(2) zakona o železnicah določa, da se najnižja uporabnina za dostop iz člena 12¹(1) navedenega zakona in uporabnina za infrastrukturo, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev, določi glede na strošek, ki nastane neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa, ter v skladu z določbami odstavkov 3 in 4 tega člena in člena 11¹ tega zakona.

Zakon o železnicah v členu 11¹(1) določa, da subjekt, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog upravljavca javne železniške infrastrukture, zaradi celotne povrnitve stroškov, ki jih je prevzel upravljavec javne železniške infrastrukture, lahko, kadar trg lahko to dopusti, zaračuna pribitke k najnižji uporabnini za dostop, na katero se nanaša člen 12¹(1) navedenega zakona, in uporabnino za infrastrukturo, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev.

Člen 11¹(2), točka 1, zakona o železnicah določa, da subjekt, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog upravljavca javne železniške infrastrukture, preden zaračuna pribitke, oceni njihovo višino vsaj v segmentih, navedenih v nadaljevanju, in izbere najpomembnejše med njimi: (1) prevoz potnikov in blaga.

Člen 11¹(7) zakona o železnicah določa, da se pribitki uporabljajo na podlagi učinkovitih, preglednih in nediskriminatornih načel, hkrati pa se še vedno zagotovi optimalna konkurenčnost storitev v železniškem prometu in upošteva povečanje produktivnosti prevoznikov. Višina uporabnin ne sme izključiti niti uporabe javne železniške infrastrukture v tistih segmentih trga, ki lahko plačajo vsaj neposredne stroške, niti stopnje donosnosti, ki jo trg lahko prenese.

Člen 31(1), točka 9, zakona o železnicah določa, da državna uprava za železniški promet izvaja naslednje naloge:

9) izvajanje nadzora nad konkurenco na trgih železniških storitev, zlasti na trgu storitev potniškega prometa z visokimi hitrostmi, in nad dejavnostmi upravljavca javne železniške infrastrukture, subjekta, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog upravljavca železniške infrastrukture, in upravljavcem objekta za izvajanje železniških storitev na področjih, omenjenih v točki 8(a), (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h) (i) in (j), brez poseganja v pristojnosti organa, ki mu je dodeljeno izvajanje varstva prava konkurence na trgih železniških storitev. Na lastno pobudo in za preprečitev diskriminacije prosilcev izvaja nadzor nad elementi, navedenimi v točki 8(a), (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h), (i) in (j), ter potrdi, zlasti, ali program omrežja vsebuje diskriminatorne določbe ali podeljuje diskrecijske pravice upravljavcu javne železniške infrastrukture, subjektu, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog upravljavca javne železniške infrastrukture, ali upravljavcu

objekta za izvajanje železniških storitev, ki jih lahko ti zlorabijo za diskriminacijo prosilcev.

Razlogi za dvome o razlagi prava Unije

9. Državna uprava za železniški promet je kot regulatorni organ z izpodbijano odločbo subjektu, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog upravljavca železniške infrastrukture, naložila, naj spremeni merilo za izračun pribitka, ki se zaračuna za segment trga v okviru pogodbe za opravljanje javne službe, vključen v ureditev zaračunavanja uporabnin. Regulatorni organ je sprejetje navedene odločbe utemeljil s členom 31(1), točka 9, zakona o železnicah, v skladu s katerim regulatorni organ izvaja naslednje naloge: izvajanje nadzora nad konkurenčnimi razmerami na trgu železniških storitev ter na lastno pobudo izvajanje nadzora, tudi zaradi preprečevanja diskriminacije prosilcev, nad elementi, navedenimi v točki 8(a), (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h), (i) in (j) navedenega odstavka [1 člena 31].

V členu 56 Direktive 2012/34 so opredeljene „naloge regulatornega organa“, pri čemer je v njegovem odstavku 2 določeno, da je regulatorni organ pristojen za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa ter zlasti preverja točke od (a) do (g) odstavka 1 na lastno pobudo in z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev.

Iz tega je mogoče sklepati, da je regulatorni organ pristojen ukrepati na lastno pobudo le z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev.

10. V sodni praksi Sodišča Evropske unije je bila priznana diskrecijska pravica, ki jo ima upravljavec železniške infrastrukture (v obravnavani zadevi je to subjekt, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog navedenega upravljavca), kar zadeva vsebino ureditve zaračunavanja uporabnin; vendar so naloge regulatornega organa omejene samo na nadzor nad nediskriminatornostjo navedenega sistema (sodbe Sodišča z dne 28. februarja 2013, Komisija/Španija, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, točka 44; z dne 28. februarja 2013, Komisija/Nemčija, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, točka 82, in z dne 9. novembra 2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, točka 85).
11. Člena 4 in 7 Direktive 2012/34 določata neodvisnost upravljavca železniške infrastrukture in njegovih bistvenih nalog.

V sodni praksi Sodišča Evropske unije je bilo priznано, da je upravljavec železniške infrastrukture pristojen za določitev in kritje uporabnin (sodba Sodišča z dne 11. julija 2013, Komisija/Češka republika, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, točki 33 in 34). Poleg tega je Sodišče glede diskrecijske pravice upravljavca infrastrukture razglasilo, da mora ta imeti določeno diskrecijsko pravico, na podlagi katere lahko sprejema odločitve, za katere je treba izbrati in oceniti dejavnike in parametre, na katerih temelji ta izračun (sodbi Sodišča z dne 28. februarja 2013, Komisija/Španija, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, točka 44, in z dne 28. februarja 2013, Komisija/Nemčija, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, točka 82).

Družba VAS Latvijas dzelzceļš meni, da diskrecijska pravica subjekta, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog upravljavca železniške infrastrukture, ter jo je priznalo Sodišče Evropske unije, lahko obstaja le, če so naloge regulatornega organa omejene na presojo morebitnih primerov diskriminacije. V nasprotnem primeru bi se ti nalogi z razširitvijo pristojnosti regulatornega organa združili, tako da bi lahko regulatorni organ vplival (in dejansko) določal vsebino ureditve zaračunavanja uporabnin. S tem bi se poseglo v diskrecijsko pravico subjekta, ki mu je dodeljeno izvajanje bistvenih nalog upravljavca železniške infrastrukture, ter jo je priznalo Sodišče Evropske unije, in ta je ne bi mogel izvajati z neodvisnostjo, ki mu jo priznava Sodišče Evropske unije.

12. Segment trga, v zvezi s katerim je bila z izpodbijano odločbo naložena obveznost spremembe ureditve zaračunavanja uporabnin, je segment trga izvajanja storitev potniškega prometa v okviru pogodbe za opravljanje javne službe, ki jo v Latviji zagotavlja družba AS Pasažieru vilciens. Ta družba je edini upravljavec v navedenem segmentu trga, pri čemer je izključena vsaka konkurenca.

Člen 32 Direktive 2012/34, ki določa izjeme [...] (ni prevedeno) od načel uporabnin, v odstavku 1 določa, da če trg to prenese, lahko država članica za skupno pokrivanje stroškov upravljavca infrastrukture naloži pribitke na podlagi učinkovitih, preglednih in nediskriminatornih načel, pri čemer zagotavlja optimalno konkurenčnost segmentov trga storitev v železniškem prometu. Kar zadeva višino pribitkov, člen 32(1) Direktive 2012/34 določa, da je treba pri ocenjevanju zaračunavanja pribitkov v posameznih segmentih trga oceniti zlasti njihove učinke na segment trga potniškega prometa v okviru pogodbe za opravljanje javne službe. Zato je v določbah Direktive 2012/34 navedeno, da je treba pri določanju višine pribitkov za segment trga potniškega prometa v okviru pogodbe za opravljanje javne službe med drugim upoštevati med drugim konkurenčnost tega segmenta.

Uvodna izjava 19 Direktive 2012/34 napotuje na Uredbo št. 1370/2007, pri čemer je opozorjeno, da se lahko pri opravljanju navedene storitve na podlagi Uredbe št. 1307/2007 podelijo izključne pravice, kar v bistvu izključuje vsakršno konkurenco. Vendar v Direktivi 2012/34 za ta segment trga niso predvidene izjeme, kar zadeva ocenjevanje konkurenčnosti segmenta trga.

13. [Predložitveno] sodišče ob upoštevanju prej navedenih sodb Sodišča Evropske unije meni, da iz analize *prima facie* pravnega okvira izhaja, da je regulatorni organ pristojen ukrepati na lastno pobudo le z namenom preprečevanja diskriminacije prosilcev in da je poleg tega pri določanju zneska pribitka, ki se uporablja za segment trga potniškega prometa v okviru pogodbe za opravljanje javne službe, med drugim treba oceniti konkurenčnost tega segmenta.

Ker predložitveno sodišče dvomi glede razlage člena 32(1) in 56(2) Direktive [2012/34], meni, da je treba Sodišču Evropske unije predložiti vprašanja za predhodno odločanje. Postopek v obravnavani zadevi se zato prekine, dokler Sodišče ne odgovori na vprašanja za predhodno odločanje.

V skladu s členom 267 Pogodbe o delovanju Evropske unije [...] (ni prevedeno) [sklicevanje na nacionalne postopkovne določbe] je predložitevno sodišče

sklenilo

Sodišču Evropske unije predložiti ta vprašanja za predhodno odločanje:

1. Ali je treba člen 56(2) Direktive [2012/34] razlagati tako, da regulatornemu organu daje pooblastilo, da na lastno pobudo sprejme odločbo, s katero družbi, ki opravlja bistvene naloge upravljavca železniške infrastrukture, navedene v členu 7(1) navedene direktive, naloži, naj z določbami o izračunu uporabnin za infrastrukturo (ureditev zaračunavanja uporabnin) uvede nekatere spremembe, ki se ne nanašajo na diskriminacijo prosilcev?
2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je regulatorni organ pristojen, da z odločbo določi pogoje, ki jih morajo izpolnjevati navedene spremembe, na primer z naložitvijo obveznosti, da se iz meril za določitev uporabnin za infrastrukturo izvzamejo predhodno načrtovani stroški, ki so kriti iz državnega proračuna ali iz proračunov lokalnih uprav in jih prevozniki potnikov niso mogli kriti s prihodki iz prevoza?
3. Ali je treba člen 32(1) Direktive [2012/34] razlagati tako, da obveznost, naložena državam članicam v navedenem odstavku, da se zagotovi optimalna konkurenčnost segmentov trga storitev v železniškem prometu, z določitvijo pribitkov, ki se uporabljajo za uporabnine za infrastrukturo, velja tudi za določitev uporabnin za infrastrukturo v segmentih trga, v katerih ni konkurence, na primer ker v zadevnem segmentu trga prevoz opravlja le en prevoznik v železniškem prometu, ki mu je bila podeljena izključna pravica, določena v členu 2(f) Uredbe št. 1370/2007, za izvajanje prevozov v tem segmentu trga?

Postopek prekiniti, dokler Sodišče Evropske unije ne izda odločbe.

[...] (ni prevedeno) [podpisi]