

Mål C-144/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

27 mars 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Administratīvā rajona tiesa (Regionala förvaltningsdomstolen, Lettland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

26 mars 2020

Kärande:

AS LatRailNet

VAS Latvijas dzelzceļš

Svarade:

Valsts dzelzceļa administrācija (Statliga järnvägsmyndigheten)

[utelämnas]

ADMINISTRATĪVĀ RAJONA TIESA

(Regionala förvaltningsdomstolen, Lettland) MED SÄTE I RIGA

BESLUT

[utelämnas] den 26 mars 2020

Administratīvā rajona tiesa (Regionala förvaltningsdomstolen, Lettland)

[utelämnas]

[domstolens sammansättning]

[utelämnas] [upplysningar om parternas ombud]

meddelar

efter att prövat [*utelämnas*] det förvaltningsrättsliga mål som inleddes genom att aktiebolaget LatRailNet väckte talan om ogiltigförklaring av den statliga järnvägsmyndighetens beslut [*utelämnas*] av den 27 juni 2018 och genom att det offentliggärda aktiebolaget Latvijas dzelzceļš väckte talan om ogiltigförklaring av den statliga järnvägsmyndighetens beslut ... av den 7 november 2018.

Bakgrund

1. Käranden, AS LatRailNet (med ansvar för att utföra järnvägsmyndighetens väsentliga uppgifter), antog den 30 juni 2017 bestämmelser [*utelämnas*] om ”avgiftssystemet” (nedan kallat avgiftssystemet). I avsnitt II i bilaga 3 i avgiftssystemet, som har rubriken ”Kvantitativa kriterier för att fastställa avgifter tillämpliga på specifika marknadssegment”, anges i punkt 3 att för marknadssegmentet [”]sab pak pas[”], är värdet på kriterium $S_s = 1$, medan värdet på kriterium S_s som är tillämpligt på andra marknadssegment ska fastställas på grundval av en värdering som utförs av en expert.
2. Svaranden, den statliga järnvägsmyndigheten, regleringsorganet inom järnvägssektorn, antog den 27 juni 2018 ett beslut [*utelämnas*] (nedan kallat det angripna beslutet), genom vilket det ålade käranden att före den 24 augusti 2018 anpassa avgiftssystemet till 11¹ §, led 1 och 7 i Dzelzeļa likums (järnvägslagen), genom att fastställa kriterier för att bedöma den avgift som var tillämplig på marknadssegmentet passagerartransporttjänster inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster och från dessa utesluta tidigare planerade kostnader som täcktes av statsbudgeten eller av de lokala myndigheternas budgetar och som passagerartransportörerna inte kunde täcka med intäkter från transporter.

I det angripna beslutet anges att enligt bestämmelserna om avgiftssystemet ska avgiften för minimitillträde och tillträde till infrastruktur som förbinder infrastrukturer med anläggningar för tjänster (nedan kallad avgift för utnyttjande av infrastrukturer) fastställas till summan av de direkta kostnaderna och avgiftspåslag för ett enskilt marknadssegment. Vad gäller avgiftspåslaget för ett enskilt marknadssegment, ska detta beräknas enligt den formel som ingår i avgiftssystemet, i vilken huvudfaktorn för att fastställa beloppet för avgiftspåslaget är viktningskoefficienten för marknaden mcb_s , vilken beskriver det avgiftspåslag som är tillåtet i en marknadssituation i ett konkret marknadssegment, vars belopp ska fastställas som det maximala värdet av värderingskriterierna C_s , V_s och S_s . Om $mcb_s = 0$ ska avgiftspåslaget således inte tillämpas på det aktuella marknadssegmentet, men om $mcb_s = 1$ ska det maximala avgiftspåslaget tillämpas på marknadssegmentet. Enligt avsnitt II i bilaga 3 i avgiftssystemet, som har rubriken ”Kvantitativa kriterier för fastställande av de avgiftspåslag som är tillämpliga på specifika marknadssegment”, har kriterierna C_s och V_s ett värde på 0, medan S_s för marknadssegmentet passagerartransporter

har ett värde som fastställts till 1. Mot bakgrund av att det maximala värdet för värderingskriterierna C_s , V_s och S_s för marknadssegmentet passagerartransport är 1, kan slutsatsen dras att värdet på avvägningskoefficienten för marknaden mcb_s även ska fastställas till 1. Följaktligen ska, enligt avgiftssystemet, det maximala avgiftspåslaget automatiskt tillämpas på marknadssegmentet passagerartransport, utan någon bedömning av det aktuella marknadssegmentets situation.

Eftersom avgiftspåslagen, i enlighet med järnvägslagen samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (nedan kallat direktiv 2012/34) endast är tillämpliga om situationen på marknaden tillåter det och med hänsyn till villkoret att avgiften för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturer inte får hindra utnyttjandet av den för allmänheten öppna järnvägsinfrastrukturen inom dessa marknadssegment som åtminstone kan täcka de direkta kostnaderna, ansåg myndigheten att det, före tillämpningen av avgiftspåslaget och fastställandet av dess belopp, skulle göras en bedömning av det aktuella marknadssegmentets konkurrenskraft och solvens.

Eftersom avgiftssystemet borde omfatta kriterier för bedömningen av konkurrenskraft och solvens för marknadssegmentet passagerartransport, men de facto inte gör det, och mot bakgrund av att det däremot föreskrivs ett förfarande för att fastställa detta avgiftspåslag som medför att det avgiftspåslag som är tillämpligt på marknadssegmentet passagerartransport under alla omständigheter ska påföras med det maximala beloppet, ansåg den statliga järnvägsmyndigheten att avgiftssystemet inte var förenligt med 11¹ §, led 1 och 7 i järnvägslagen.

Den statliga järnvägsmyndighetens utförande av den uppgift som anges i 31 §, led 1 punkt 9 i järnvägslagen, med stöd av vilken den förklarade avgiftssystemet vara oförenligt med 11¹ §, led 1 och 7 i järnvägslagen, omfattar även en skyldighet att anta ett beslut genom vilket en sådan situation avhjälpas, även om myndigheten förfogar över ett handlingsutrymme beträffande innehållet i detta myndighetsbeslut.

3. Käranden AS LatRailNet väckte den 26 juli 2018 vid Administratīvā rajona tiesa (regionala förvaltningsdomstolen, Lettland) en talan om ogiltigförklaring av det angripna beslutet.

AS LatRailNet gjorde i ansökan och i bilagan till denna gällande att detta bolag, enligt 11¹ §, led 1 i järnvägslagen, har behörighet att utveckla och godkänna avgiftssystemet. Enligt AS LatRailNet har den statliga järnvägsmyndigheten, genom sitt agerande, handlat utan befogenhet (*ultra vires*), det vill säga att den uppenbart har överskridit sina befogenheter, eftersom den genom det angripna beslutet i huvudsak har ålagt käranden en skyldighet att göra ändringar i avgiftssystemet och har angett vilket specifikt innehåll detta system skulle innehålla. Vidare föreskrivs i artikel 13¹, led 1 punkt 4 i järnvägslagen att de väsentliga uppgifter som ankommer på förvaltaren av för allmänheten öppna

järnvägsinfrastrukturer inte kan utföras av statliga institutioner som har anförtrotts tillsynsuppdraget inom järnvägssektorn.

AS Pasažieru vilciens har tilldelats den exklusiva rätten att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster på regionala linjer som förbinder städer via järnväg fram till den 30 juni 2031. Följaktligen finns det ingen konkurrens på området tillhandahållande av kollektivtrafiktjänster via järnväg. Mot bakgrund av det ovan anförda är det inte möjligt att utföra den statliga järnvägsmyndighetens uppdrag att övervaka konkurrenssituationen på marknaden för järnvägstjänster (31 §, led 1 punkt 9 i järnvägslagen), eftersom det marknadssegment som avser tillhandahållande av kollektivtrafiktjänster via järnväg inte är öppet för konkurrens. Eftersom det inte finns någon konkurrens inom tillhandahållandet av kollektivtrafiktjänster via järnväg, kan käranden inte uppfylla myndighetens krav på att bedöma konkurrensen och solvensen inom det aktuella marknadssegmentet innan det tillämpar avgiftspåslaget och fastställer dess belopp.

4. VAS Latvijas dzelzceļš (förvaltare av järnvägsinfrastrukturen) erbjöds genom Administratīvā rajona tiesas (regionala förvaltningsdomstolen, Lettland) beslut av den 13 november 2018 att delta i förfarandet i egenskap av berörd tredje part.

VAS Latvijas dzelzceļš anser att den statliga järnvägsmyndigheten, genom att anta det angripna beslutet, har gått långt utanför sina befogenheter, eftersom myndigheten, i enlighet med 31 §, led 1 punkt 9 i järnvägslagen är ensam behörig att kontrollera att avgiftssystemen inte är diskriminerande, men inte för att anta det angripna beslutet, vilket rör en aspekt av avgiftssystemet som inte på något sätt förutsätter en eventuell diskriminering. Enligt VAS Latvijas dzelzceļš har den statliga järnvägsmyndigheten, i strid med skyldigheten att säkerställa efterlevnaden av det krav på kärandens oberoende som föreskrivs i 13¹ §, led 6 i järnvägslagen, äventyrat dess oberoende.

När det gäller marknadssegmentet för passagerartransporttjänster, anser VAS Latvijas dzelzceļš att det är möjligt att fastställa ett högsta värde för kriteriet S_s, eftersom AS Pasažieru vilciens, den enda representanten för marknadssegmentet passagerartransport, som betalar avgiften till VAS Latvijas dzelzceļš för utnyttjande av infrastrukturen (inklusive avgiftspåslaget), också var skyddad mot varje skada som skulle kunna uppkomma till följd av fastställandet av denna avgift.

5. Efter att käranden AS LatRailNet hade godtagit ändringar i avgiftssystemet [utelämnas], införde detta bolag, den 21 augusti 2018, motsvarande ändringar i avgiftssystemet, varvid den första meningen i punkt 3 i avsnitt II i bilaga 3 i bestämmelserna [om avgiftssystemet] gavs följande lydelse: ”värdet på kriteriet S_s ska fastställas för alla marknadssegment på grundval av en bedömning som gjorts av en expert”.
6. Den 20 september 2018 ingav VAS Latvijas dzelzceļš ett klagomål till den statliga järnvägsmyndigheten avseende ändringen av avgiftssystemet.

Efter att ha undersökt det klagomål som VAS Latvijas dzelzceļš gett in, antog den statliga järnvägsmyndigheten, den 7 november 2018, ett beslut [*utelämnas*] i vilket den angav att VAS Latvijas dzelzceļš inte hade någon subjektiv rätt att begära ett antagande av ett myndighetsbeslut om ogiltigförklaring av karendens beslut genom vilket den hade ändrat avgiftssystemet.

VAS Latvijas dzelzceļš väckte, den 5 december 2018, talan om ogiltigförklaring av den statliga järnvägsmyndighetens beslut av den 7 november [2018].

Genom Administratīvā rajona tiesas (Regionala förvaltningsdomstolen, Lettland) [*utelämnas*] beslut av den 5 februari 2019, förenades de båda förvaltningsrättsliga målen.

VAS Latvijas dzelzceļš begärde, den 19 februari 2020, att denna domstol skulle begära ett förhandsavgörande av Europeiska unionens domstol. VAS Latvijas dzelzceļš önskar få klarhet i huruvida artikel 56.2 i direktiv [2012/34] ska tolkas så att den ger lagstiftaren en befogenhet att, på eget initiativ, anta ett beslut om att det företag som ansvarar för de väsentliga uppgifterna inom förvaltningen av järnvägsinfrastrukturer åläggs att, genom bestämmelser avseende beräkningen av avgifterna för utnyttjande av infrastrukturerna, göra vissa bestämda ändringar som inte rör diskriminering till nackdel för sökandena. VAS Latvijas dzelzceļš önskar även få klarhet i huruvida den skyldighet som medlemsstaterna har enligt artikel 32.1 i direktiv [2012/34] att garantera en optimal konkurrenskraft inom järnvägsmarknadssegmenten, genom att fastställa avgiftspåslag som ska tillämpas på avgifterna för utnyttjande av infrastrukturen, även är tillämplig på fastställandet av avgifter för utnyttjande av infrastrukturer inom de marknadssegment där det inte finns någon konkurrens.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

7. Direktiv 2012/34, skäl 19 och artiklarna 7, 32.1 och 56.2, samt [*utelämnas*] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (nedan kallad förordning nr 1370/2007), artikel 2 f.

Lettisk rätt

8. I 1 § led 23 i järnvägslagen (tillgänglig på <https://likumi.lv/doc.php?id=47774>), fastställs att i denna lag avses med

23) infrastrukturförvaltarens väsentliga uppgifter: Att fatta beslut om tilldelning av kapacitet, tilldelning av resurser, inbegripet såväl fastställande och bedömning av disponibilitet som tillskrivning av konkreta järnvägsresurser, och att fatta beslut om avgifter för utnyttjande av infrastrukturer, inbegripet fastställande och indrivning av avgifterna.

I 11 § led 1 i järnvägslagen föreskrivs att den som är ansvarig för utförandet av järnvägskollektivtrafikens väsentliga uppgifter efter att ha tillfrågat sökandena och järnvägskollektivtrafikens förvaltare ska utveckla och godkänna ett avgiftssystem som avser det minimitillträde som avses 12¹ §, led 1 i denna lag och tillträde till infrastrukturer som är knutna till anläggningar för tjänster, samt översända det till förvaltaren för allmännyttiga järnvägsinfrastrukturer genom att inkludera det i beskrivningen av järnvägsnätet. Med undantag för de specifika fall som föreskrivs i 11¹ §, led 10 i denna lag, ska den som är ansvarig för utförandet av järnvägskollektivtrafikens väsentliga uppgifter säkerställa att nämnda avgiftssystem är anpassat till samma principer i hela nätet och att detta tillämpade system medför att de olika transportörer som tillhandahåller tjänster av liknande karaktär på en liknande del av marknaden tillämpar motsvarande och icke-diskriminerande avgifter.

I 11 § led 2 i järnvägslagen föreskrivs att avgiften för det minimitillträde som nämns i 12¹ §, led 1 i denna lag och för tillträde till infrastrukturer som förbinder infrastrukturerna med anläggningar för tjänster ska fastställas utifrån den kostnad som är direkt att hänföra till driften av järnvägstjänsten och i enlighet med bestämmelsen i 12¹ §, leden 3 och 4 i samt i 11 § i denna lag.

I 11 § led 1 i järnvägslagen föreskrivs att den som är ansvarig för utförandet av järnvägskollektivtrafikens väsentliga uppgifter, i syfte att få full kostnadstäckning för järnvägsinfrastrukturens förvaltares kostnader och förutsatt att marknaden kan godta det, ska kunna tillämpa avgiftspåslag på den avgift för minimitillträde som avses i 12¹ §, led 1 i nämnda lag och avgiften för infrastrukturer som är knutna till anläggningar för tjänster.

I 11 §, led 2 punkt 1 i järnvägslagen föreskrivs att den som är ansvarig för utförandet av järnvägskollektivtrafikens väsentliga uppgifter före tillämpningen av avgiftspåslagen ska bedöma betydelsen av dessa åtminstone inom följande marknadssegment och välja de mest relevanta av dessa: 1) transport av passagerare och varor.

I 11 § led 7 i järnvägslagen föreskrivs att avgiftspåslagen ska tillämpas på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som en största möjliga konkurrenskraft ska säkerställas mellan järnvägsföretagen med beaktande av de produktionsökningar som transportörerna uppnått. Avgifternas belopp får inte utesluta utnyttjande av järnvägskollektivtrafiken för de marknadssegment som kan betala åtminstone de direkta kostnaderna, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära.

I 31 §, led 1 punkt 9 i järnvägslagen föreskrivs att den statliga järnvägsmyndigheten ska utföra följande uppgifter:

9) Övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster, särskilt på marknaden för persontrafik med höghastighetståg, och den verksamhet som drivs av förvaltaren av allmännyttiga järnvägsinfrastrukturer, av den som är

ansvarig för utförandet av järnvägskollektivtrafikens väsentliga uppgifter och av den som driver anläggningen för tjänster inom de ovan i punkt 8 a, b, c, d, e, f, g, h, i och j nämnda områdena, utan att det påverkar befogenheterna för den myndighet som ansvarar för efterlevnaden av konkurrensrättens bestämmelser på marknaderna för järnvägstjänster. Myndigheten ska, på eget initiativ och för att undvika diskriminering av sökande, kontrollera de uppgifter som anges i punkt 8 a, b, c, d, e, f, g, h, i och j och i synnerhet kontrollera huruvida beskrivningen av järnvägsnätet innehåller diskriminerande klausuler eller ger godtyckliga befogenheter till förvaltaren av den allmännyttiga järnvägsstrukturen, till den som är ansvarig för utförandet av järnvägskollektivtrafikens väsentliga uppgifter eller till den som driver anläggningen för tjänster, som dessa kan använda för att diskriminera sökande.

Skäl till varför det föreligger tvivel beträffande tolkningen av unionsrätten

9. Den statliga järnvägsmyndigheten tvingade, i sin roll som regleringsorgan, den som är ansvarig för utförandet av järnvägskollektivtrafikens väsentliga uppgifter att ändra kriteriet för beräkning av det avgiftspåslag som är tillämpligt på marknadssegmentet passagerartjänster inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster, vilket ingår i avgiftssystemet. Regleringsorganet grundade antagandet av detta beslut på 31 §, led 1 punkt 9 i järnvägslagen, i vilken det föreskrivs att regleringsorganet ska utföra följande uppgifter: övervaka konkurrenssituationen på marknaden för järnvägstjänster och, på eget initiativ och för att undvika diskriminering av sökande, kontrollera de uppgifter som anges i punkt 8 a, b, c, d, e, f, g, h, i och j i nämnda led [1 i 31 §].

I artikel 56 i direktiv 2012/34 fastställs ”regleringsorganets uppgifter” och anges i dess punkt 2 att regleringsorganet ska ha befogenhet att övervaka konkurrenssituationen på marknaderna för järnvägstjänster och särskilt kontrollera punkt 1 a–g på eget initiativ och i syfte att förhindra diskriminering av sökande.

Av detta kan slutsatsen dras att regleringsorganet endast har en befogenhet att handla på eget initiativ i syfte att undvika diskriminering av sökande.

10. Europeiska unionens domstol har i sin praxis erkänt det handlingsutrymme som järnvägsinfrastrukturförvaltaren (i förevarande mål, den som är ansvarig för utförandet av denna förvaltares väsentliga uppgifter) förfogar över beträffande innehållet i avgiftssystemet, även om regleringsorganets uppgifter endast är begränsade till en kontroll av att detta system inte är diskriminerande (Europeiska unionens domstols domar av den 28 februari 2013, kommissionen/Spanien, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, punkt 44, av den 28 februari 2013, kommissionen/Tyskland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punkt 82, och av den 9 november 2017, CTL Logistics, C-489/15, ECLI:EU:C:2017:834, punkt 85).
11. I artiklarna 4 och 7 i direktiv 2012/34 föreskrivs infrastrukturförvaltares oberoende ställning och väsentliga uppgifter.

Europeiska unionens domstol har erkänt att infrastrukturförvaltare har behörighet att fastställa avgiften och ansvara för uppbörden av denna avgift (EU-domstolens dom av den 11 juli 2013, kommissionen/Republiken Tjeckien, C-545/10, ECLI:EU:C:2013:509, punkterna 33 och 34). När det gäller det handlingsutrymme som infrastrukturförvaltaren förfogar över, har EU-domstolen angett att denna förvaltare måste ha en viss grad av flexibilitet vid antagandet av beslut som kräver val och bedömningar av de faktorer och parametrar som denna beräkning grundar sig på (EU-domstolens dom av den 28 februari 2013, kommissionen/Spanien, C-483/10, ECLI:EU:C:2013:114, punkt 44, och den 28 februari 2013, kommissionen/Tyskland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, punk 82).

VAS Latvijas dzelzceļš anser att det handlingsutrymme som den som är ansvarig för utförandet av infrastrukturförvaltarens väsentliga uppgifter förfogar över, vilket erkänns av Europeiska unionens domstol, endast kan existera om regleringsorganets uppgifter begränsar sig till en bedömning av eventuella diskrimineringar. Annars skulle dessa uppgifter, om regleringsorganets befogenheter utvidgades, slås samman och regleringsorganet skulle ges behörighet att påverka (eller i praktiken avgöra) innehållet i avgiftssystemen. I så fall skulle det handlingsutrymme som den som är ansvarig för utförandet av infrastrukturförvaltarens väsentliga uppgifter förfogar över undergrävas och det skulle vara omöjligt för denne att handla med en sådan oberoende ställning som Europeiska unionens domstol har tillskrivit denne.

12. Det marknadssegment inom vilket det angripna beslutet medför en skyldighet att ändra avgiftssystemet är segmentet för passagerartransporttjänster enligt ett avtal om allmänna tjänster, som AS Pasažieru vilciens tillhandahåller i Lettland. Detta bolag är den enda operatören inom detta marknadssegment och det finns ingen konkurrens.

I artikel 32 i direktiv 2012/34, i vilken föreskrivs undantag [*utelämnas*] från principerna för avgifter, föreskrivs i punkt 1 att för att uppnå full kostnadstäckning för infrastrukturförvaltarens kostnader får medlemsstaterna, om marknaden kan tåla detta, lägga på uppräknings på grundval av principer om effektivitet, öppenhet och icke-diskriminering, samtidigt som största möjliga konkurrenskraft säkerställs för järnvägens marknadssegment. Avgiftssystemet ska respektera de produktivitetssökningar som järnvägsföretagen uppnått. När det gäller beloppet för avgifterna, anges i artikel 32.1 i direktiv 2012/34 att tillämpningen av avgifterna ska bedömas inom konkreta marknadssegment, särskilt med beaktande av deras effekter på marknadssegmentet passagerartransport inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster. Följaktligen föreskrivs i bestämmelserna i direktiv 2012/34 att bland annat konkurrens ska beaktas när det gäller att fastställa beloppet för avgifterna inom marknadssegmentet passagerartransport inom ramen för ett avtal om allmänna tjänster.

I skäl 19 i direktiv 2012/34 hänvisas till förordning nr 1370/2007 och konstateras att genom att ingå avtal enligt förordning nr 13[70]/2007 kan medlemsstater och lokala myndigheter ge exklusiva rättigheter, vilket i princip utesluter all

konkurrens. Det föreskrivs emellertid inte några undantag i direktiv 2012/34 för detta marknadssegment vad gäller bedömningen av konkurrensen inom marknadssegmentet.

13. Mot bakgrund av ovannämnda avgöranden från Europeiska unionens domstol, anser [den hänskjutande] domstolen att en bedömning vid första påseendet av de tillämpliga bestämmelserna visar att regleringsorganet endast förfogar över en möjlighet att handla på eget initiativ i syfte att undvika diskriminering av sökande och, vidare, att bland annat konkurrens ska beaktas vid fastställandet av beloppet för det avgiftspåslag som är tillämpligt på marknadssegmentet passagerartransport inom ramen för ett avtal för allmänna tjänster.

Då den hänskjutande domstolen hyser tvivel beträffande tolkningen av artiklarna 32.1 och 56.2 i direktiv [2012/34], anser den att tolkningsfrågor bör ställas till Europeiska unionens domstol. Följaktligen vilandeförklaras målet till dess att EU-domstolen har besvarat tolkningsfrågorna.

Med stöd artikel 267 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt [utelämnas] [hänvisning till de nationella processrättsliga bestämmelserna] meddelas följande

beslut

Följande tolkningsfrågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol:

- 1) Ska artikel 56.2 i direktiv [2012/34] tolkas så, att den ger regleringsorganet en möjlighet att på eget initiativ anta ett beslut genom vilket det företag som utför järnvägsinfrastrukturförvaltaren i artikel 7.1 i detta direktiv angivna väsentliga uppgifter åläggs att, i bestämmelser om beräkning av avgifter för utnyttjande av infrastrukturer (avgiftssystem), göra vissa ändringar som inte rör diskriminering av sökande?
- 2) Om den första frågan besvaras jakande, har regleringsorganet befogenhet att, genom ett sådant beslut, fastställa de villkor som ska föreskrivas genom nämnda ändringar, till exempel genom att införa en skyldighet att från kriterierna för fastställande av avgifter för utnyttjande av infrastrukturer utesluta de tidigare planerade kostnader som täcktes av statsbudgeten eller av de lokala myndigheternas budgetar och som passagerartransportörerna inte kan täcka med intäkterna från transport?
- 3) Ska artikel 32.1 i direktiv [2012/34] tolkas så, att den skyldighet som enligt denna punkt åligger medlemsstaterna att säkerställa största möjliga konkurrenskraft för järnvägens marknadssegment, vid fastställandet av de avgiftspåslag som ska tillämpas på avgifterna för utnyttjande av infrastrukturen, även ska vara tillämplig på fastställandet av avgifterna för utnyttjande av infrastrukturer för de marknadssegment där det inte finns någon konkurrens, till exempel på grund av att transport i det aktuella marknadssegmentet endast utförs av ett enda järnvägstransportföretag, vilket

har tilldelats den exklusiva rättighet som föreskrivs i artikel 2 f i förordning nr 1370/2007 att genomföra transporter i detta marknadssegment?

Målet förklaras vilande till dess att Europeiska unionens domstol har lämnat ett avgörande.

[utelämnas] [underskrifter]

ARBETS
DOKUMENT