

**Lieta C-538/23**

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas  
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

**Iesniegšanas datums:**

2023. gada 22. augusts

**Iesniedzējtiesa:**

*Bundesverwaltungsgericht* (Austrija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2023. gada 21. augusts

**Prasītājas:**

*ÖBB-Infrastruktur AG*

*WESTbahn Management GmbH*

**Atbildētāja:**

*Schiene-Control Kommission*

---

**Pamatlietas priekšmets**

Sūdzības par infrastruktūras izmantošanas maksām piemēroto tirgus uzcenojumu apstiprināšanu saskaņā ar Direktīvas 2012/34 32. pantu.

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats**

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, 32. pantu.

**Prejudiciālie jautājumi**

**I.** Vai Savienības tiesības, it īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (turpmāk tekstā – “Direktīva 2012/34/ES”), 32. pants ir

jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalstij ir jāapstiprina tirgus uzcenojumi *ex ante* pirms attiecīgā kustības grafika perioda, par kuru ir tikuši pieprasīti tirgus uzcenojumi, sākuma (vai vismaz pirms tā beigām); vai arī dalībvalsts var apstiprināt tirgus uzcenojumus arī *ex post* pēc attiecīgā kustības grafika perioda beigām (attiecīgā gadījumā pēc vairākiem gadiem)? Vai dalībvalsts atļauja piemērot tirgus uzcenojumus Direktīvas 2012/34/ES 32. panta izpratnē ir jāsaprot kā **spēkā esoša** atļauja?

**II.** Vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. un 6. punkts kopsakarā ar 27. panta 4. punktu ir jāinterpretē tādējādi, ka tirgus uzcenojumi (būtisku elementu izmaiņu gadījumā) – **hronoloģiskā secībā** – vispirms ir jāpublicē tīkla pārskatā (attiecīgā gadījumā pēc atļaujas saņemšanas) un tikai pēc to publicēšanas tos ir jāapstiprina dalībvalstij? Vai **būtisku elementu izmaiņas** saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 6. punktu ir konstatējamās jau tad, ja tiek grozīts “tikai” tirgus uzcenojumu līmenis attiecībā pret iepriekšējā gada kustības grafika periodu?

**III.** (Ja uz II. jautājuma pirmo teikumu tiek sniegta apstiprinoša atbilde): vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. un 6. punkts kopsakarā ar tās 27. panta 2. un 4. punktu un IV pielikuma 2. punktu – ņemot vērā Direktīvas 2012/34/ES 34. apsvērumā paredzēto pārrēķināšanas prasību un plānošanas noteiktību –, ir jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalsts nedrīkst apstiprināt **tirgus uzcenojumus**, ja tirgus uzcenojumu apmērs nav ticis **publicēts** pat tīkla pārskatā par attiecīgo kustības grafika periodu (par kuru ir tikusi lūgta atļauja noteikt šos tirgus uzcenojumus)? Gluži pretēji, šajā tīkla pārskatā ir publicēta tikai kopējā maksa par nobrauktajiem vilcienkilometriem (kā izmaksu, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 3. punktu un tirgus uzcenojumu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 32. pantu summa) katrā tirgus segmentā; tāpēc no šā tīkla pārskata dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nevar noskaidrot nedz maksu par “tiešajām izmaksām” (Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 3. punkta nozīmē kopsakarā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/909 (2015. gada 12. jūnijs) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus (turpmāk tekstā – “Īstenošanas regula 2015/909/ES”), 2. panta 1. punktu), nedz tirgus uzcenojumus saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 32. pantu attiecīgajos tirgus segmentos.

**IV.** (Ja uz II. jautājuma pirmo teikumu tiek sniegta apstiprinoša atbilde): vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. un 6. punkts kopsakarā ar 27. panta 4. punktu – ņemot vērā Direktīvas 2012/34/ES 34. apsvērumā noteikto pārskatāmības prasību un plānošanas noteiktību – ir jāinterpretē tādējādi, ka tīkla pārskatā publicētajiem tirgus uzcenojumiem attiecīgajos kustības grafika periodos ir **saistošs spēks** attiecībā uz dalībvalsts izsniegto atļauju? Vai no šī saistošā spēka izriet, ka dalībvalsts nedrīkst apstiprināt lielākus tirgus uzcenojumus katrā tirgus segmentā, nekā tos, kas ir publicēti attiecīgajā tīkla pārskatā? Vai arī saistošais spēks ir konstatējams tikai tiktāl, ciktāl apstiprinātā kopējā maksa (tā ir maksa par “tiešajām izmaksām” saskaņā ar

Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 3. punktu kopsakarā ar Īstenošanas regulas (ES) 2015/909 2. panta 1. punktu, pieskaitot tirgus uzcenojumus saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 32. pantu) nedrīkst būt lielāka par tīkla pārskatā publicētajām maksām, savukārt paši tirgus uzcenojumi var tikt apstiprināti augstākā līmenī, nekā publicēts tīkla pārskatā? Vai attiecībā uz tirgus uzcenojumiem ir saistošs arī sākotnēji dalībvalstij iesniegtajā pieteikumā par atļaujas izsniegšanu norādītais apmērs, un, ja tas tā ir, tad kādā virzienā (vairs nav pieļaujams palielinājums, vairs nav pieļaujams samazinājums)? Vai ir konstatējams kāda cita veida saistošs spēks?

V. Vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punkts, ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai noteiktu tirgus uzcenojumu principiālo pieļaujamību (neatkarīgi no pārbaudāmās tirgus panesamības iespējas) – tātad, lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas, – par pamatu nav jāņem kopējie sasniedzamie ieņēmumi (“**plānotie ieņēmumi**”), ko dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ir **noteikusi dalībvalsts** un ko veido maksu par izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 3. punktu un tirgus uzcenojumu saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punktu summa; bet gan ir jānoskaidro un jākonstatē pilnībā sedzamās izmaksas, lai uz tā pamata varētu izvērtēt, vai un attiecīgā gadījumā kādā apmērā var tikt apstiprināti tirgus uzcenojumi? Vai, nosakot šo tirgus uzcenojumu principiālo pieļaujamību (papildus pārbaudāmajai tirgus panesamības iespējai), ir jāņem vērā arī dalībvalsts piešķirtās **valsts subsīdijas** dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumam; ja tas tā ir, kādā formā tam ir jānotiek? Vai šīs valsts subsīdijas attiecīgā gadījumā ir jāatskaita no nepieciešamajām izmaksām, lai pilnībā segtu izdevumus (papildus maksai par izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus)? Vai šajā kontekstā Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punkts kopsakarā ar 8. panta 4. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka papildus maksai par izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, un attiecīgā gadījumā vērā ņemamajām valsts subsīdijām dalībvalstij ir jānosaka un tirgus uzcenojumu pieļaujamības novērtējumā ir jāiekļauj arī visa **pārējā** dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma **peļņa** no citām saimnieciskām darbībām un visas **neatmaksājamās subsīdijas, ko tas ir saņēmis no privāta avota**; ja tas tā ir, kādā veidā tas ir jādara, vajadzības gadījumā vienādi atņemot tās no izmaksām, kas ir nepieciešamas izdevumu pilnīgai segšanai? Vai šajā novērtējumā ir jāiekļauj citas dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma **iekasētās maksas** – piemēram, maksa par pasažieru peronu izmantošanu (“stacijas maksas”) un maksas par vilces strāvas padeves iekārtu izmantošanu – kā arī **citas** dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma **uzņēmējdarbības pārvaldības pozīcijas**?

### Atbilstošās Eiropas Savienības tiesības

Direktīva 2012/34, 34. apsvēruma, 8. panta 4. punkts, 27. panta 2. un 4. punkts, 31. panta 3. punkts, 32. panta 1. un 6. punkts, IV pielikuma 2. punkts

Īstenošanas regula 2015/909, 2. panta 1. punkts

### Atbilstošās valsts tiesību normas

*Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen* [Federālais likums par dzelzceļiem, dzelzceļu ritošo sastāvu un dzelzceļu satiksmi] (*Eisenbahngesetz*) (turpmāk tekstā – “*EisbG*”), 59. pants redakcijā saskaņā ar *BGBI* I Nr. 143/2020, 67. pants redakcijā saskaņā ar *BGBI*. Nr. 137/2015 un saskaņā ar *BGBI*. Nr. 231/2021; 67.d pants redakcijā saskaņā ar *BGBI*. Nr. 137/2015

*Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen* [Federālais likums par Austrijas Federālo dzelzceļu tiesisko attiecību reorganizāciju] (turpmāk tekstā – “Federālais dzelzceļa likums”) redakcijā saskaņā ar *BGBI*. Nr. 95/2009, 42. panta 1.–3. punkts

### Īss pamatlietas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 *ÖBB-Infrastruktur AG* (turpmāk tekstā – “*ÖBB-Infra*”) ir dzelzceļa infrastruktūras uzņēmums, kas Austrijā ir atbildīgs par maksu publicēšanu attiecīgajā tīkla pārskatā (turpmāk tekstā – “*SNNB*”), kā arī par maksu iekasēšanu. Tirgus uzcenojumus apstiprina kompetentais valsts regulators – *Schienen-Control Kommission* [Dzelzceļa kontroles komisija] (turpmāk tekstā – “*SCK*”).
- 2 Saistībā ar 2018. gada kustības grafika periodu *ÖBB-Infra* pirmo reizi iesniedza pieteikumu, lai saņemtu apstiprinājumu infrastruktūras maksai piemērojamiem tirgus uzcenojumiem. Šis kustības grafika periods ilga no 2017. gada 10. decembra līdz 2018. gada 8. decembrim. Līdz 2017. gada 10. aprīlim dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi varēja pieteikties infrastruktūras jaudas iedalīšanai šim laikposmam. Četrus mēnešus pirms šā termiņa beigām *ÖBB-Infra* savā *SNNB* publicēja vilcienu ceļu produktu katalogu attiecīgajam periodam.
- 3 2019. gada kustības grafika periods ilga no 2018. gada 9. decembra līdz 2019. gada 7. decembrim. Līdz 2018. gada 9. aprīlim dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi varēja pieteikties infrastruktūras jaudas iedalīšanai šim periodam. Četrus mēnešus pirms šā termiņa beigām *ÖBB-Infra* savā *SNNB* publicēja vilcienu ceļu produktu katalogu attiecīgajam periodam.
- 4 Produktu katalogos saistībā ar 2018. un 2019. gada kustības grafika periodiem attiecīgi bija iekļauta šāda informācija: “[Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem] maksas par infrastruktūras izmantošanu ir jāveic par pakalpojumiem, kas ietilpst minimālajā piekļuves paketē saskaņā ar [atsauce uz citu *SNNB* punktu]. Maksa par infrastruktūras izmantošanu tiek noteikta, ņemot vērā *EisbG* tiesību normas (it īpaši 67. un nākamie panti) un Īstenošanas regulu 2015/909/ES. [..] Infrastruktūras maksas ietver izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus (*EisbG* 67. panta 1. punkts) un tirgus uzcenojumus

(EisbG 67.d pants), kā arī uzcenojumus un atlaides (EisbG 67.a pants). [...] Tirgus uzcenojumi tiek noteikti tirgus segmentiem “privātie personu pārvadājumi”, “sabiedriskie personu pārvadājumi”, “attīstīta tuvsatiksmē”, “neattīstīta tuvsatiksmē” un “nemanipulēts preču transports”.

- 5 SNNB 2018 tika norādīta tikai kopējā maksa, kas jāmaksā par katru nobraukto vilcienu ceļa kilometru katrā no pieciem minētajiem tirgus segmentiem, bet ne maksu apmērs par tiešajām izmaksām un tirgus uzcenojumiem attiecīgajā tirgus segmentā.
- 6 Turpretim SNNB 2019 attiecībā uz katru tirgus segmentu tika norādīti gan tirgus uzcenojumi, gan maksa par tiešajām izmaksām par katru nobraukto vilcienu ceļa kilometru, un pēc tam kopējā maksājamā maksa tika norādīta kā abu maksu summa.
- 7 Katrā no 2018. un 2019. gada SNNB saistībā ar tirgus uzcenojumiem tika iekļauts šāds teikums: “*Tirgus uzcenojumu apstiprināšanas process atbilstoši EisbG 67.d panta 6. punktam joprojām turpinās.*” Tikai SNNB 2019 papildus tika iekļauta detalizētāka apstiprināšanas atruna gadījumam, ja “*juridiski saistošs lēmums šajā procedūrā nebūtu pieejams līdz kustības grafika perioda sākumam*”, un šādā gadījumā bija paredzēta “*līdz tam brīdim pārāk augstu vai pārāk zemu infrastruktūras maksu vēlāka iekasēšana vai atmaksa*”.
- 8 Ar 2016. gada 12. augusta vēstuli ÖBB-Infra iesniedza SCK pieteikumu, lai apstiprinātu apmēra ziņā precīzi noteiktus tirgus uzcenojumus (kuru apmērs iepriekš netika publicēts SNNB 2018) attiecībā uz infrastruktūras lietošanas maksu 2018. gada kustības grafika periodā piecos iepriekš minētajos tirgus segmentos. Šos tirgus uzcenojumus SCK apstiprināja 2018. gada kustības grafika periodam.
- 9 WESTbahn pārsūdzot šo lēmumu, Bundesverwaltungsgericht [Federālā administratīvā tiesa] atcēla lēmumu, pamatojoties uz kļūdām izmeklēšanas procedūrā, un nodeva lietu atpakaļ izskatīšanai un lēmuma pieņemšanai SCK, kas turpināja procedūru saistībā ar 2018. gada kustības grafika periodu.
- 10 ÖBB-Infra 2017. gada 18. augusta vēstulē lūdza SCK apstiprināt apmēra ziņā precīzi noteiktos uzcenojumus (kuru apmērs iepriekš tika publicēts SNNB 2019) attiecībā uz maksu par infrastruktūras izmantošanu 2019. gada kustības grafika periodam piecos iepriekš minētajos tirgus segmentos.
- 11 SCK apvienoja šo procedūru ar procedūru par 2018. gada uzcenojumiem un uzsāka procedūru, lai pārbaudītu ÖBB-Infra tiešās izmaksas, kas tāpat tika apvienota ar pārējām divām procedūrām.
- 12 SCK pieprasīja ÖBB-Infra veikt tiešo izmaksu pārrēķinu. Ņemot vērā minēto, ÖBB-Infra 2019. gada 24. jūnija vēstulē lūdza grozīt sākotnēji pieprasītos tirgus uzcenojumus 2018. un 2019. gadam, argumentējot, ka gadījumā, ja SCK tiešās izmaksas noteiktu zemākas, nekā ÖBB-Infra tās plānoja, tirgus uzcenojumi esot jānosaka augstāki, lai sasniegtu ministrijas noteiktos plānotos ieņēmumus.

- 13 Pēc tam *SCK* pieņēma lēmumu par *ÖBB-Infra* pieteikumiem apstiprināt uzcenojumus saskaņā ar *EisbG* 67.d panta 6. punktu saistībā ar 2018. un 2019. gada maksu par infrastruktūras izmantošanu un konkurences uzraudzības procedūrā – par *ÖBB-Infra* tiešajām izmaksām. Ar lēmuma 1. punktu tā noteica tirgus uzcenojumus un maksu par tiešajām izmaksām par katru nobraukto vilcienu ceļa kilometru katram no pieciem tirgus segmentiem 2018. gada kustības grafika periodā un pēc tam, tos saskaitot, veicamo samaksu par katru nobraukto vilcienu ceļa kilometru. Lēmuma 2. punktā tā noteica tirgus uzcenojumus un maksu par tiešajām izmaksām par katru nobraukto vilcienu ceļa kilometru katram no pieciem tirgus segmentiem 2019. gada kustības grafika periodā un pēc tam, tos saskaitot, veicamo samaksu par katru nobraukto vilcienu ceļa kilometru.
- 14 Gan *ÖBB-Infra*, gan *WESTbahn* pārsūdzēja šo lēmumu iesniedzējtiesā, kā arī katra no tām apstrīdēja lēmuma 1. un 2. punktu par uzcenojumiem un tiešajām izmaksām 2018. un 2019. gada kustības grafika periodam.
- 15 *ÖBB-Infra* saņem valsts subsīdijas no Austrijas Republikas saskaņā ar Federālā dzelzceļa likuma 42. pantu, un šādas subsīdijas tā saņēma arī 2018. un 2019. gadā. Šajā sakarā Austrijas Republika ar Satiksmes ministrijas starpniecību pēc apspriešanās ar Finanšu ministriju, pamatojoties uz Federālā dzelzceļa likuma 42. pantu, par katru kustības grafika periodu sniedz informāciju par to, cik lielas ir kopējās maksas (turpmāk tekstā – “plānotie ieņēmumi”), kas *ÖBB-Infra* ir jāiegūst no maksas par infrastruktūras izmantošanu un tirgus uzcenojumiem attiecīgajā kustības grafika periodā. Austrijas Republika 2018. gada kustības grafika periodam bija noteikusi plānotos ieņēmumus 369,05 miljonu euro apmērā bez servisa vilcieniem un bez uzcenojumiem un atlaidēm (piemēram, piemaksa par sastrēgumiem vai vilces vienības koeficients) (ieskaitot servisa vilcienus, taču arī bez uzcenojumiem un atlaidēm šie plānotie ieņēmumi bija 377,67 miljonu euro). Ar terminu “dienesta vilcieni” ir jāsaprot tīri “lokomotīvu vilcienu braucieni” un “tukši pasažieru vilcieni”, t.i., nodošanas vilcienu braucieni bez precēm un bez pasažieriem. Austrijas Republika 2019. gada kustības grafika periodam bija noteikusi plānotos ieņēmumus 376,49 miljonu euro apmērā bez servisa vilcieniem un bez uzcenojumiem un atlaidēm (ieskaitot servisa vilcienus, taču arī bez uzcenojumiem un atlaidēm šie plānotie ieņēmumi bija 385,53 miljonu euro).
- 16 *SCK* tirgus uzcenojumu aprēķinu pamato ar attiecīgajiem “plānotajiem ieņēmumiem” (bez pakalpojumu vilcieniem un bez atlaidēm/uzcenojumiem) un tās lēmumā šajā ziņā norāda turpinājumā minēto: “Šos plānotos ieņēmumus (bez servisa vilcieniem un bez atlaidēm/uzcenojumiem) ir jāsedz no maksām, ņemot vērā sadalījumu, pirmkārt, tiešajās izmaksās un, otrkārt, uzcenojumos. Lai gan uzcenojumi ir paredzēti, lai segtu vismaz daļu no kopējām izmaksām, proti, fiksētajām izmaksām, ar maksām, pamatojoties uz izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus (c), ir jāsedz tiešās izmaksas. Atšķirībā no kopējām izmaksām tās mainās atkarībā no vilcienu ceļa kilometru skaita. Tādējādi vispirms no noteiktajiem plānotajiem ieņēmumiem ir jāatskaita visu attiecīgā tirgus segmenta vilcienu ceļa kilometru tiešās izmaksas, lai noteiktu, cik

*liela ir kopējo izmaksu daļa, kas jāsedz ar uzcenojumiem. Turpinājumā tas tiek saukts par izmaksu segšanas mērķi.”*

### **Pamatlietas dalībnieku galvenie argumenti**

- 17 Saistībā ar tirgus uzcenojumu apstiprināšanu *ÖBB-Infra* pauž juridisku viedokli, ka tā ir ar laikposmu saistīta atļauja, tātad *ex post* atļauja. *SCK* piekrīt šim viedoklim un, pirmkārt, atsaucas uz *Verwaltungsgerichtshof* [Administratīvās tiesas] (Austrija) judikatūru un juridisko doktrīnu un, otrkārt, uz 2017. gada 9. novembra spriedumu *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) (citu starpā 97. punkts).
- 18 Turpretim *WESTbahn* apgalvo, ka tiesību aktos dzelzceļa jomā paredzētā pārredzamības prasība un tiesiskās palāvības aizsardzība nepieļauj atļauju ar atpakaļejošu spēku, tāpēc tiesību aktos ir paredzēta *ex ante* atļauja. *Verwaltungsgerichtshof* judikatūra, uz kuru atsaucas *SCK*, esot tikusi pasludināta saistībā ar *SCK* veikto vispārējo *ex post* konkurences uzraudzību. Tomēr šajā gadījumā runa esot par *ex ante* apstiprināšanas procedūru saistībā ar maksām, kas ir izņēmums no vispārējā maksas noteikšanas regulējuma saskaņā ar tiesību aktiem dzelzceļa jomā. Galvenais *ex ante* kontroles un maksu apstiprināšanas mērķis esot novērst dzelzceļa uzņēmumu tiesiskās aizsardzības un izpildes deficītu, kas varētu rasties ievērojamas spēku nevienlīdzības dēļ, ko rada tīkla īpašnieka monopols. *Ex post* kontrole nevarot droši novērst konkurences izkropļojumus. 2017. gada 9. novembra spriedums *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) neesot piemērojams, jo tajā tika aplūkota jurisdikcijas norobežošana saistībā ar maksu pārskatīšanu, kurai ir piemērojams publiski tiesisks regulējums. Tajā ne tieši, ne netieši neesot ietverts viedoklis par regulatīvo iestāžu pilnvarām ar atpakaļejošu spēku noteikt maksu apmēru.
- 19 *WESTbahn* ieskatā Savienības likumdevējs ir pieņēmis saskaņotu sistēmu maksas noteikšanas, apstiprināšanas, publicēšanas un piemērošanas kārtībā. Tas esot izņēmums no vispārējā maksas noteikuma. Tādējādi jau saistībā ar noteikšanu esot nepieciešams saņemt atļauju. Tikai vēlāk maksas tiek publicētas *SNNB*, uz kā pamata pēc tam starp dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiek noslēgti privāttiesību līgumi. Tāpēc 2018. un 2019. gada *SNNB* publicēto, bet neapstiprināto tirgus uzcenojumu izmantošana esot bijusi prettiesiska.
- 20 *SCK* uzskata, ka tirgus uzcenojumi ir apstiprināmi, neraugoties uz to, ka tie nav publicēti *SNNB* 2018. Maksas par infrastruktūras izmantošanu un tirgus piemaksas gan esot jānorāda atsevišķi. Tomēr samērīguma princips, kam ir noteicoša nozīme arī Savienības tiesību īstenošanas kontekstā un kas ir nostiprināts Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 51. panta 1. punktā, nepieļauj atteikumu saņemt apstiprinājumu publikācijas trūkuma dēļ. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem esot bijusi zināma kopējā maksa par infrastruktūras izmantošanu katrā tirgus

segmentā, jo tā tika publicēta *SNNB* 2018. Tādējādi esot bijusi konstatējama arī finanšu plānošanas noteiktība.

- 21 *SCK* tās lēmumā šajā ziņā pieņem, ka publicētajiem tarifiem ir saistoša iedarbība, jo tā nevar katrā tirgus segmentā noteikt augstākas kopējās maksas, t.i., maksājumu summu par tiešajām izmaksām un tirgus uzcenojumiem, nekā tās, kas iepriekš ir tikušas publicētas *SNNB*. Tomēr tā esot varējusi brīvi noteikt gan maksu par tiešajām izmaksām, gan tirgus uzcenojumus, kas bija augstāki vai zemāki par *SNNB* publicētajiem, ja vien netika pārsniegtas publicētās kopējās maksas.
- 22 *ÖBB-Infra* pauž juridisko viedokli, ka ir jāaizsargā arī tā kā dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma īpašniece: tā esot iesniegusi pieteikumus uzcenojumu apstiprināšanai par katru no diviem kustības grafika periodiem 16 mēnešus iepriekš un bija sākusi plānot maksas ar sagatavošanās laiku aptuveni 22 mēnešus pirms katra kustības grafika perioda sākuma. Tādējādi, nosakot galīgo maksu, iesniedzējtiesai esot jābūt iespējai grozīt maksu par tiešajām izmaksām un tirgus uzcenojumu jebkurā virzienā, pat ja tas radītu publicētās vai apstiprināšanai iesniegtās kopējās maksas pārsniegšanu. Tādēļ *ÖBB-Infra* savos pamata prasījumos lūdz iesniedzējtiesu noteikt maksas par tiešajām izmaksām un tirgus uzcenojumus precīzāk definētos apmēros (un tādējādi, neņemot vērā saistošo spēku, un daļēji augstākas nekā *SNNB* publicētās).
- 23 *WESTbahn* uzskata, ka “plānoti ieņēmumi” principā ir prettiesiski. *SCK* tā vietā esot bijis jānosaka izmaksas pilnīgai izmaksu segšanai un tirgus uzcenojumi esot bijuši jānosaka tikai tad, ja attiecībā uz visiem *ÖBB-Infra* ieņēmumiem pastāv “nosegšanas plaša”. Šajā ziņā valsts subsīdijas saskaņā ar Federālā dzelzceļa likuma 42. pantu arī esot bijušas jāieskaita segšanas izmaksās, tāpat kā citas *ÖBB-Infra* iekasētās maksas, piemēram, par pasažieru peronu vai par apgādes iekārtu izmantošanu.
- 24 Turpretim *ÖBB-Infra* apstrīd *SCK* veikto “plānoto ieņēmumu” vērtējumu kā pārāk zemu. *SCK* aprēķinā neesot drīkstējusi neņemt vērā dienesta vilcienus, bet gan tai drīzāk esot bijuši jāņem vērā kompetentā ministra kopumā norādītie plānotie ieņēmumi.

### **Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts**

- 25 Iesniedzējtiesa pati neizvirza argumentus, bet aprobežojas ar lietas dalībnieku apsvērumu atkārtošānu.