

**Processo C-538/23****Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça****Data de entrada:**

22 de agosto de 2023

**Órgão jurisdicional de reenvio:**

Bundesverwaltungsgericht (Tribunal Administrativo Federal, Áustria)

**Data da decisão de reenvio:**

21 de agosto de 2023

**Recorrentes:**

ÖBB-Infrastruktur AG

Westbahn Management GmbH

**Recorrida:**

Schienen-Control Kommission (Comissão de Controlo Ferroviário)

**Objeto do processo principal**

Recurso da aprovação de sobretaxas de mercado relativas às taxas de utilização da infraestrutura em conformidade com o artigo 32.º da Diretiva 2012/34

**Objeto e fundamento jurídico do pedido de decisão prejudicial**

O pedido de decisão prejudicial, apresentado nos termos do artigo 267.º TFUE, tem por objeto a interpretação do artigo 32.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um Espaço Ferroviário Europeu Único

## Questões prejudiciais

**I.** Deve o direito da União, em especial o artigo 32.º da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um Espaço Ferroviário Europeu Único (a seguir «Diretiva 2012/34/UE»), ser interpretado no sentido de que uma autorização *ex ante* das sobretaxas de mercado pelo Estado-Membro deve ocorrer antes do início (ou, pelo menos, antes do termo) do período de vigência do horário de serviço em causa relativamente ao qual foram pedidas sobretaxas de mercado, ou pode o Estado-Membro aprovar a autorização das sobretaxas de mercado também *ex post*, após o termo do período de vigência do horário de serviço (eventualmente anos mais tarde)? Deve a aprovação das sobretaxas de mercado concedida pelo Estado-Membro, na aceção do artigo 32.º da Diretiva 2012/34/UE, ser entendida como uma aprovação **definitiva**?

**II.** Deve o direito da União, em especial o artigo 32.º, n.ºs 1 e 6, em conjugação com o artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE, ser interpretado no sentido de que, **por ordem cronológica**, as sobretaxas de mercado (em caso de alteração de elementos essenciais) devem, em primeiro lugar, ser publicadas nas especificações da rede (se for caso disso, sob reserva de autorização) e só devem ser aprovadas pelo Estado-Membro após a sua publicação? Há já uma **alteração de elementos essenciais** na aceção do artigo 32.º, n.º 6, da Diretiva 2012/34/UE quando «apenas» o nível das sobretaxas de mercado é alterado em função do período de vigência do horário de serviço do ano anterior?

**III.** (Em caso de resposta afirmativa à primeira frase da segunda questão:) Deve o direito da União, em especial o artigo 32.º, n.ºs 1 e 6, em conjugação com o artigo 27.º, n.ºs 2 e 4, da Diretiva 2012/34/UE, e em conjugação com o ponto 2 do anexo IV da Diretiva 2012/34/UE, lido à luz da obrigação de transparência e da segurança de planeamento do considerando 34 da Diretiva 2012/34/UE, ser interpretado no sentido de que as **sobretaxas de mercado** não podem ser aprovadas pelo Estado-Membro se o nível das sobretaxas de mercado não tiver, ele próprio, sido **publicado** nas especificações da rede para o período de vigência do horário de serviço em causa (para o qual se tenha solicitado a aprovação das sobretaxas de mercado)? Pelo contrário, nessas especificações da rede, apenas foi publicada para cada segmento de mercado uma taxa total por quilómetro de via percorrido (ou seja, a soma das taxas para os custos diretamente decorrentes da exploração do serviço ferroviário, em conformidade com o artigo 31.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, e das sobretaxas de mercado, em conformidade com o artigo 32.º da Diretiva 2012/34/UE), pelo que as empresas ferroviárias não puderam, a partir dessas especificações da rede, conhecer as taxas relativas aos «custos diretos» [na aceção do artigo 31.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, em conjugação com o artigo 2.º, ponto 1, do Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão, de 12 de junho de 2015, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário (a seguir «Regulamento de Execução 2015/909»)] nem as sobretaxas de mercado, na aceção do artigo 32.º da Diretiva 2012/34/UE, por segmento de mercado.

**IV.** (Em caso de resposta afirmativa à primeira frase da segunda questão:) Deve o direito da União, em especial o artigo 32.º, n.ºs 1 e 6, em conjugação com o artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE, lido à luz da obrigação de transparência e da segurança de planeamento do considerando 34 da Diretiva 2012/34/UE, ser interpretado no sentido de que as sobretaxas de mercado publicadas nas especificações da rede para o período de vigência do horário de serviço em causa produzem um **efeito vinculativo** para a aprovação do Estado-Membro? Resulta deste efeito vinculativo que o Estado-Membro não pode aprovar sobretaxas de mercado por segmento de mercado mais elevadas do que as publicadas nas respetivas especificações da rede? Ou só existe efeito vinculativo na medida em que as taxas totais aprovadas (ou seja, as taxas para os «custos diretos» na aceção do artigo 31.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, em conjugação com o artigo 2.º, ponto 1, do Regulamento de Execução 2015/909, mais as sobretaxas de mercado na aceção do artigo 32.º da Diretiva 2012/34/UE) não possam ser superiores às publicadas nas especificações da rede, quando as próprias sobretaxas de mercado já podem ser aprovadas a um nível superior ao publicado nas especificações da rede? O pedido de aprovação inicialmente apresentado ao Estado-Membro tem igualmente efeito vinculativo, em termos do nível, no que diz respeito às sobretaxas de mercado e, em caso afirmativo, em que sentido (já não é permitido qualquer aumento ou qualquer redução)? Existe uma outra forma de efeito vinculativo?

**V.** Deve o direito da União, em especial o artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, ser interpretado no sentido de que, para determinar se as sobretaxas de mercado são, em princípio, admissíveis (além da capacidade de comercialização a verificar) – ou seja, para efeitos da plena cobertura dos custos do gestor de infraestrutura – não é necessário tomar como base a receita total a obter («**objetivo de receitas**») pelo gestor da infraestrutura ferroviária tal como **prescrita pelo Estado-Membro**, que consiste na soma das taxas relativas aos custos diretamente incorridos pela exploração do serviço ferroviário, nos termos do artigo 31.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, e das sobretaxas de mercado nos termos do artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, mas sim apurar e determinar os custos de cobertura integral, a fim de avaliar na sua base se, e a que nível, podem eventualmente ser aprovadas sobretaxas de mercado? Para determinar se as sobretaxas de mercado são, em princípio, admissíveis (além da capacidade de comercialização a verificar), devem igualmente ser tidas em conta as **subvenções estatais** concedidas pelo Estado-Membro à empresa de infraestrutura ferroviária e, em caso afirmativo, de que forma? Devem essas subvenções estatais, se for caso disso, ser deduzidas dos custos necessários para a cobertura integral (para além das taxas relativas aos custos diretamente decorrentes da exploração do serviço ferroviário)? Neste contexto, deve o direito da União, em especial o artigo 32.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 8.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE, ser interpretado no sentido de que, para além das taxas devidas pelos custos diretamente decorrentes da exploração do serviço ferroviário e, quando muito, das subvenções estatais a ter em conta, o Estado-Membro deve, na apreciação da admissibilidade das sobretaxas de mercado, determinar e ter em conta todas as **demais receitas** da empresa da infraestrutura ferroviária provenientes de outras

atividades comerciais e todas as **receitas não reembolsáveis provenientes de fontes privadas** e, em caso de resposta afirmativa, de que forma, eventualmente, deduzindo-as igualmente dos custos necessários para a cobertura integral? Devem ser incluídas nessa apreciação outras **taxas cobradas** pela empresa de infraestrutura ferroviária, tais como as taxas pela utilização de cais de passageiros («taxas de estação») e as taxas pela utilização de meios de alimentação elétrica para tração, bem como **outras posições comerciais** da empresa de infraestrutura ferroviária?

### **Disposições de direito da União invocadas**

Diretiva 2012/34, considerando 34, artigo 8.º, n.º 4, artigo 27.º, n.ºs 2 e 4, artigo 31.º, n.º 3, artigo 32.º, n.ºs 1 e 6, ponto 2 do anexo IV

Regulamento de Execução 2015/909, artigo 2.º, ponto 1

### **Disposições de direito nacional invocadas**

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz, Lei Federal relativa aos Caminhos de Ferro, ao Material Circulante Ferroviário e ao Tráfego Ferroviário; a seguir «EisbG»), § 59, na redação que lhe foi dada pelo BGBl. I n.º 143/2020; § 67, na redação que lhe foi dada pelo BGBl. n.º 137/2015 e na redação que lhe foi dada pelo BGBl. n.º 231/2021; § 67d, na redação que lhe foi dada pelo BGBl. n.º 137/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz, Lei Federal relativa à Reorganização do Regime Jurídico dos Caminhos de Ferro Federais Austríacos), na redação que lhe foi dada pelo BGBl. n.º 95/2009, § 42, n.ºs 1 a 3

### **Apresentação sucinta dos factos e do processo principal**

- 1 A ÖBB-Infrastruktur AG (a seguir «ÖBB-Infra») é a empresa de infraestrutura ferroviária que, na Áustria, está encarregada da publicação das taxas nas especificações da rede em causa (a seguir «SNNB») e pela cobrança das taxas. As sobretaxas de mercado são aprovadas pelo regulador nacional competente para o controlo ferroviário, a Schienen-Control Kommission (a seguir «SCK»).
- 2 Para o período de vigência de um horário de serviço de 2018, a ÖBB-Infra pediu, pela primeira vez, a aprovação de sobretaxas de mercado sobre as taxas de utilização da infraestrutura. Este período de vigência de um horário de serviço vigorou entre 10 de dezembro de 2017 e 8 de dezembro de 2018. Até 10 de abril de 2017, as empresas de transporte ferroviário podiam pedir a repartição das capacidades da infraestrutura para esse período. Quatro meses antes do termo

- desse prazo, a ÖBB-Infra publicou nas suas SNNB o catálogo de produtos para o período correspondente.
- 3 O período de vigência de um horário de serviço de 2019 vigorou entre 9 de dezembro de 2018 e 7 de dezembro de 2019. Até 9 de abril de 2018, as empresas de transporte ferroviário podiam pedir a repartição das capacidades da infraestrutura para esse período. Quatro meses antes do termo desse prazo, a ÖBB-Infra publicou nas suas SNNB o catálogo de produtos para o período correspondente.
  - 4 Os catálogos de produtos para os períodos de vigência de um horário de serviço de 2018 e 2019 continham a seguinte informação: *«As taxas de utilização da infraestrutura são pagas pelas [empresas de transporte ferroviário] pelos serviços prestados no pacote mínimo de acesso em conformidade com [referência a outro organismo nas SNNB]. A fixação da taxa de utilização da infraestrutura é efetuada no respeito pelas disposições da Eisenbahngesetz (em especial, dos §§ 67 e segs.) e do Regulamento de Execução 2015/909/UE. [...] As taxas de utilização da infraestrutura compreendem os custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário (§ 67, n.º 1, da EisbG) e as sobretaxas de mercado (§ 67d da EisbG), bem como os aumentos/reduções (§§ 67a e segs. da EisbG). [...] São fixadas sobretaxas de mercado para os segmentos de mercado “transporte de passageiros de interesse comercial”, “transporte de passageiros de longa distância de interesse público”, “trânsito local intenso”, “trânsito local fraco” e “transporte de mercadorias não manipulado”».*
  - 5 As SNNB de 2018 indicavam unicamente, por cada um dos cinco segmentos de mercado acima referidos, a taxa total a pagar por quilómetros de linha de comboio percorridos, mas não indicava o nível das taxas pelos custos diretos e pelas sobretaxas de mercado em cada segmento de mercado.
  - 6 Em contrapartida, nas SNNB de 2019, por cada segmento de mercado, eram indicadas tanto as sobretaxas de mercado como as taxas pelos custos diretos por quilómetros de linha de comboio percorridos, e depois, a taxa total a pagar da soma das duas.
  - 7 As SNNB de 2018 e de 2019 previam a seguinte frase relativamente às sobretaxas de mercado: *«O procedimento de aprovação das sobretaxas de mercado ao abrigo do § 67d, n.º 6, da EisbG, ainda está em curso.»* Apenas as SNNB de 2019 continham adicionalmente uma reserva de aprovação mais detalhada para o caso de *«uma decisão definitiva neste processo só existir após o início do período de vigência de um horário de serviço»*, sendo anunciado para este caso o *«ajuste posterior ou retroativo das taxas de utilização da infraestrutura até então faturadas a mais ou a menos»*.
  - 8 Por carta de 12 de agosto de 2016, a ÖBB-Infra solicitou à SCK, para os cinco segmentos de mercado acima referidos, a aprovação de sobretaxas de mercado determinadas com precisão (que não tinham sido publicadas anteriormente nas

SNNB de 2018) relativamente à taxa de utilização da infraestrutura durante o período de vigência de um horário de serviço de 2018. Estas sobretaxas de mercado foram aprovadas pela SCK para o período de programação da rede referente a 2018.

- 9 Na sequência do recurso interposto pela WESTbahn desta decisão, o Bundesverwaltungsgericht (Tribunal Administrativo Federal, Áustria) anulou-a devido ao facto de o processo de inquérito estar viciado e remeteu o processo à SCK, para nova instrução e decisão, que prosseguiu o seu procedimento relativo ao período de vigência de um horário de serviço de 2018.
- 10 Por carta de 18 de agosto de 2017, a ÖBB-Infra solicitou à SCK, para os cinco segmentos de mercado acima referidos, a aprovação de sobretaxas determinadas com precisão (cujo montante tinha sido anteriormente publicado nas SNNB de 2019) relativamente à taxa de utilização da infraestrutura durante o período de vigência de um horário de serviço de 2019.
- 11 A SCK juntou esse processo ao processo relativo às sobretaxas para 2018 e deu início a um processo de verificação dos custos diretos da ÖBB-Infra, que foi apenso da mesma forma aos dois outros processos.
- 12 A SCK exigiu à ÖBB-Infra que recalculasse os custos diretos. A ÖBB-Infra pediu então, por carta de 24 de junho de 2019, alterações às sobretaxas de mercado inicialmente pedidas para 2018 e 2019, com o fundamento de que, se os custos diretos fossem provavelmente estimados pela SCK a um nível inferior ao previsto pela ÖBB-Infra, as sobretaxas de mercado deveriam ser mais elevadas para atingir o objetivo de receitas fixado a nível ministerial.
- 13 Em seguida, a SCK decidiu sobre os pedidos de aprovação de sobretaxas apresentados pela ÖBB-Infra ao abrigo do § 67d, n.º 6, da EisbG, relativos à taxa de utilização da infraestrutura para os anos de 2018 e 2019, bem como no âmbito do processo de controlo da concorrência relativo aos custos diretos da ÖBB-Infra. No ponto 1 da sua decisão, fixou, para o período de vigência de um horário de serviço de 2018, por cada um dos cinco segmentos de mercado, as sobretaxas de mercado e as taxas relativas aos custos diretos por quilómetros de linha de comboio percorridos, e depois, a taxa total a pagar por quilómetros de linha de comboio percorridos da soma das duas. No ponto 2, fixou, para o período de vigência de um horário de serviço de 2019, por cada um dos cinco segmentos de mercado, as sobretaxas de mercado e as taxas pelos custos diretos por quilómetro de via percorrido, e depois, a taxa total a pagar por quilómetro de via percorrido da soma das duas.
- 14 Tanto a ÖBB-Infra como a WESTbahn interpuseram recurso dessa decisão no órgão jurisdicional de reenvio, contestando igualmente os seus pontos 1 e 2, relativos às sobretaxas e aos custos diretos dos períodos de vigência de um horário de serviço de 2018 e de 2019.

- 15 A ÖBB-Infra recebe da República da Áustria subvenções estatais ao abrigo do § 42 da Bundesbahngesetz, tendo-as igualmente recebido nos anos de 2018 e 2019. Neste contexto, a República da Áustria comunica à ÖBB-Infra, por intermédio do Ministério dos Transportes, após consulta do Ministério das Finanças, com base no § 42 da Bundesbahngesetz, por cada período de vigência de um horário de serviço, o montante global de taxas (denominado «objetivo de receitas» ou «receita alvo») que a ÖBB-Infra tem de gerar a partir das taxas de utilização da infraestrutura mais as sobretaxas de mercado no respetivo período de vigência de um horário de serviço. Para o período de vigência de um horário de serviço de 2018, a República da Áustria fixou uma receita alvo de 369,05 milhões de euros sem comboios de serviço e sem aumentos e reduções (tais como a sobretaxa de congestionamento ou o fator de veículo de tração) (incluindo os comboios de serviço, mas também sem aumentos e reduções, a receita alvo era de 377,67 milhões de euros). Por «comboios de serviço» deve entender-se as simples «viagens de locomotiva» e os «comboios de passageiros vazios», ou seja, os trajetos em escala sem mercadorias e sem pessoas. Para o período de vigência de um horário de serviço 2019, a República da Áustria fixou uma receita alvo de 376,49 milhões de euros sem comboios de serviço e sem aumentos ou reduções (incluindo os comboios de serviço, mas também sem aumentos ou reduções, a receita alvo era de 385,53 milhões de euros).
- 16 Para o cálculo das sobretaxas de mercado, a SCK baseia-se no respetivo «objetivo de receitas» (sem comboios de serviço e sem aumentos ou reduções) e declara na sua decisão o seguinte: *«Este objetivo de receitas (sem comboios de serviços e sem aumentos/reduções) deve ser coberto pelas taxas, tendo em conta uma subdivisão em custos diretos, por um lado, e sobretaxas, por outro. Enquanto as sobretaxas se destinam a cobrir pelo menos uma parte das despesas gerais, ou seja, os custos fixos, as taxas baseadas nos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário (c) servem para cobrir os custos diretos. Estes variam – contrariamente às despesas gerais – consoante o número de quilómetros de linha de comboio (Ztrkm). Assim, num primeiro momento, há que determinar, subtraindo ao objetivo de receitas fixado os custos diretos do conjunto dos quilómetros de linha de comboio do respetivo segmento de mercado, devendo a parte das despesas gerais ser coberta por sobretaxas. Este valor é doravante designado por objetivo de contribuição para a cobertura.»*

### **Argumentos essenciais das partes no processo principal**

- 17 No que diz respeito à aprovação de sobretaxas de mercado, a ÖBB-Infra defende o ponto de vista jurídico segundo o qual se trata de uma aprovação temporária, ou seja, de uma aprovação *ex post*. A SCK partilha deste ponto de vista baseando-se, por um lado, na jurisprudência do Verwaltungsgerichtshof (Supremo Tribunal Administrativo, Áustria) e na doutrina e, por outro, no Acórdão de 9 de novembro de 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) (entre outros, n.º 97).

- 18 Em contrapartida, a WESTbahn alega que a obrigação de transparência no direito ferroviário e a proteção da confiança legítima se opõem a uma aprovação retroativa e que, por conseguinte, está normalizada uma aprovação *ex ante*. A jurisprudência do Verwaltungsgerichtshof (Supremo Tribunal Administrativo) invocada pela SCK foi proferida no âmbito do controlo geral da concorrência *ex post* da SCK. Ora, no caso em apreço, trata-se de um procedimento de aprovação *ex ante*, relativo a taxas que constituem uma exceção ao regime geral de tarifação aplicável aos caminhos de ferro. O principal objetivo do controlo *ex ante* e da aprovação das taxas consiste em evitar défices em matéria de proteção jurídica e défices de execução da lei para as empresas ferroviárias que poderiam surgir devido ao significativo equilíbrio de poderes resultante de um monopólio do proprietário da rede. Um controlo *ex post* não impediria de forma fiável um entrave à concorrência. O Acórdão de 9 de novembro de 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), não é pertinente, uma vez que se tratava da delimitação das competências no que respeita à verificação das taxas sujeitas a uma regulamentação de direito público. Não contém, nem expressa nem implicitamente, qualquer declaração sobre o poder das autoridades reguladoras de fixarem retroativamente o nível das taxas.
- 19 Segundo a WESTbahn, o legislador da União adotou um sistema coerente segundo a ordem de fixação, aprovação, publicação e aplicação das taxas. Trata-se de uma exceção à regra geral em matéria de taxas. Assim, a simples fixação requer uma aprovação. Só posteriormente as taxas seriam publicadas nas SNNB, com base nas quais seriam celebrados contratos de direito privado entre empresas de infraestrutura ferroviária e empresas de transporte ferroviário. Por conseguinte, a utilização das sobretaxas de mercado publicadas nas SNNB em 2018 e 2019, mas não aprovadas, é ilegal.
- 20 A SCK considera que as sobretaxas de mercado podem ser aprovadas apesar de não terem sido publicadas nas SNNB de 2018. É certo que as taxas de utilização da infraestrutura e as sobretaxas de mercado devem ser indicadas separadamente. Todavia, o princípio da proporcionalidade, que também é decisivo no âmbito da aplicação do direito da União e está estabelecido no artigo 51.º, n.º 1, da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, opõe-se à recusa da possibilidade de aprovação devido à falta de publicação. As empresas de transporte ferroviário tiveram conhecimento da taxa total de utilização da infraestrutura por segmento de mercado através da publicação nas SNNB de 2018. Havia, portanto, igualmente segurança financeira.
- 21 Na sua decisão, a SCK presume um efeito vinculativo das taxas publicadas, dado que não pode fixar taxas totais mais elevadas, por segmento de mercado, isto é, a soma das taxas dos custos diretos e das sobretaxas de mercado, do que as publicadas anteriormente nas SNNB. Todavia, podia fixar tanto as taxas para os custos diretos como as sobretaxas de mercado a um nível superior ou inferior ao publicado nas SNNB, desde que as taxas totais publicadas não fossem ultrapassadas.



- 22 A ÖBB-Infra defende o ponto de vista jurídico segundo o qual, enquanto empresa de infraestrutura ferroviária, a sua segurança de planeamento deve igualmente ser protegida: apresentou os pedidos de aprovação das sobretaxas para cada um dos dois períodos de vigência de um horário de serviço com 16 meses de antecedência e começou a planear as taxas com prazos cerca de 22 meses antes do início do período de vigência de um horário de serviço. Assim, aquando da fixação definitiva das taxas, o órgão jurisdicional de reenvio deve poder alterar em qualquer sentido as taxas para custos diretos e as sobretaxas de mercado, mesmo que isso ultrapasse o nível das taxas totais publicadas ou cuja aprovação tenha sido pedida. Nos seus pedidos principais, a ÖBB-Infra pede, portanto, ao órgão jurisdicional de reenvio que fixe as taxas para custos diretos e as sobretaxas de mercado em níveis determinados com mais precisão (e, por conseguinte, sem ter em conta um efeito vinculativo e parcialmente superior ao publicado nas SNNB).
- 23 A Westbahn considera que um «objetivo de receitas» é, em princípio, ilegal. Pelo contrário, a SCK devia ter determinado os custos para a cobertura integral dos custos e só deveria ter fixado sobretaxas de mercado se existisse uma «lacuna de cobertura» relativamente à totalidade das receitas da ÖBB-Infra. A este respeito, as subvenções estatais nos termos do § 42 da Bundesbahngesetz também deveriam ter sido imputadas nos custos de cobertura, bem como outras taxas cobradas pela ÖBB-Infra, por exemplo, pela utilização de cais de passageiros ou pela utilização de meios de alimentação.
- 24 Em contrapartida, a ÖBB-Infra contesta a apreciação da SCK relativa ao «objetivo de receitas» por ser demasiado baixo. Esta última não deveria ter excluído os comboios de serviço no cálculo, mas ter utilizado o objetivo global de receitas fixado pelo ministro competente.

#### **Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial**

- 25 O órgão jurisdicional de reenvio não formula observações próprias, limitando-se a reproduzir as observações das partes.