

Asia C-671/21

**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä**

Jättämispäivä:

9.11.2021

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas (Liettua)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

5.11.2021

Valittaja:

”Gargždų geležinkelis” UAB

Muut osapuolet:

Lietuvos transporto saugos administracija

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba

AB ”LTG Infra”

Pääasian kohde

Riita-asia koskee julkisen ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä kansallisessa säännöksessä vahvistetun ensisijaisuussäännön soveltamisen seurauksena.

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeudellinen perusta

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU säännösten tulkinta;
SEUT 267 artiklan kolmas kohta

Ennakkoratkaisukysymykset

Onko direktiivin 2012/34/EU 47 artiklan 4 kohdan ensimmäistä ja toista virkettä tulkittava siten, että niissä kielletään yksiselitteisesti sellaisen kansallisen lainsäädännön antaminen, jossa säädetään, että ylikuormitetun infrastruktuurin osalta rautateiden infrastruktuurin käyttöaste voidaan ottaa huomioon kapasiteetin käyttöoikeutta myönnettäessä? Vaikuttaako tähän arviointiin se, liittyykö rautateiden infrastruktuurin käyttöaste kyseisen infrastruktuurin tosiasialliseen aikaisempaan käyttöön vai sen suunniteltuun käyttöön ajanjaksona, jona asian kannalta merkityksellinen aikataulu on voimassa? Onko tämän arvioinnin kannalta merkitystä direktiivin 2012/34/EU 45 ja 46 artiklan säännöksillä, joissa annetaan julkisen rataverkon haltijalle tai kapasiteettia koskevat päätökset tekevälle yhteisölle laaja harkintavalta yhteensovittaa pyydettyä kapasiteettia, ja näiden säännösten täytäntöönpanolla kansallisessa lainsäädännössä? Onko tämän arvioinnin kannalta merkitystä sillä, että infrastruktuuri katsotaan yksittäistapauksessa ylikuormittuneeksi siksi, että vähintään kaksi rautatieyrittystä on hakenut kapasiteettia saman rahdin kuljettamiseen?

Tarkoittaako direktiivin 2012/34/EU 45 artiklan 2 kohta, jonka mukaan ”rataverkon haltija voi asettaa aikataulun suunnittelu- ja yhteensovittamismenettelyssä jonkin liikennetyypin etusijalle, mutta ainoastaan 47 ja 49 artiklan mukaisesti”, että rataverkon haltija voi myös soveltaa kansallista ensisijaisuussääntöä tapauksissa, joissa infrastruktuuria ei ole katsottu ylikuormittuneeksi? Missä määrin (minkä perusteiden mukaisesti) rataverkon haltijan on ennen infrastruktuurin luokittelemista ylikuormittuneeksi yhteensovittettava pyydettyjä reittejä ja kuultava hakijoita direktiivin 2012/34/EU 47 artiklan 1 kohdan [ensimmäisen virkkeen] perusteella? Olisiko tämän hakijoiden kuulemisen yhteydessä arvioitava sitä, että kaksi tai useampi hakija on esittänyt kilpailevat pyynnöt saman rahdin (tavaroiden) kuljettamisesta?

Unionin oikeussäännöt, joihin viitataan

Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (EUVL 2012, L 343, s. 32) 39 artiklan 1 kohta, 45 artiklan 1 ja 2 kohta, 46 artiklan 1 ja 2 kohta, 47 artikla ja 52 artiklan 1 kohta

Kansalliset oikeussäännöt, joihin viitataan

Liettuan tasavallan 22.4.2004 annetun rautatieliikennelain (Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas, jäljempänä rautatieliikennelaki) 7 §:n 3 momentin 5 kohta (nyt käsiteltävän asian kannalta merkityksellinen on sen 30.6.2017 annettuun lakiin nro XIII-588 sisältyvä versio), jossa säädetään, että rautatieliikenteen turvallisuusviranomainen myöntää käyttöoikeuden julkiseen rautateiden infrastruktuuriin rautatieyrittäjille (liikenteenharjoittajille).

Rautatieliikennelain 29 § (nyt käsiteltävän asian kannalta merkityksellinen on sen 23.6.2016 annettuun lakiin nro XII-2488 sisältyvä versio), johon sisältyvät käyttöoikeuden myöntämistä julkiseen ratakapasiteettiin koskevat perussäännökset. Kyseisen pykälän 6 momentissa säädetään, että ”julkisen ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperiaatteet ja menettely ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiseen (niiden hylkäämiseen), julkisen rautateiden infrastruktuurin osuuden nimeäminen ylikuormitetuksi, rautatieaikataulun laatiminen, yhteistyö, jos käyttöoikeus kapasiteettiin myönnetään useammalle kuin yhdelle rautatieyritykselle, kapasiteettia koskeva arviointi ja suunnitelmat kapasiteetin vahvistamiseksi sekä menettely julkisen rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevien sopimusten ja puitesopimusten tekemiseksi esitetään käyttöoikeuden myöntämistä julkiseen ratakapasiteettiin koskevissa säännöissä. Hallitus hyväksyy nämä säännöt.”

Käyttöoikeuden myöntämistä julkiseen ratakapasiteettiin koskevien sääntöjen, jotka on hyväksytty 19.5.2004 annetulla hallituksen päätöslauselmalla nro 611 (jäljempänä säännöt), 28 kohta

Yhteenveto tosiseikoista ja asian käsittelyn vaiheet pääasiassa

- 1 Valittaja, yksityinen osakeyhtiö ”Gargždų geležinkelis” (jäljempänä ”Gargždų geležinkelis” UAB), jätti 3.4.2019 hakemuksen käyttöoikeuden myöntämiseksi julkiseen ratakapasiteettiin tavara- ja huoltoliikennettä varten aikataulun 2019–2020 voimassaoloajaksi.
- 2 Lietuvos transporto saugos administracija (Liettuan liikenneturvallisuusvirasto, jäljempänä virasto) välitti 3.5.2019 päivätyllä kirjeellään kyseisen hakemuksen arvioitavaksi julkisen rataverkon haltijalle, ”Lietuvos geležinkeliai Geležinkelių infrastruktūros direkcija” AB:lle (Lietuvos geležinkeliai -osakeyhtiön rautatieinfrastruktuurista vastaava osasto) (jäljempänä rataverkon haltija). Rataverkon haltijan tehtäviä on hoitanut 8.12.2019 alkaen ”Lietuvos geležinkeliai” AB:n perustama tytäryhtiö.
- 3 Rataverkon haltija toimitti 10.7.2019 virastolle aikataululuonnoksen ja ilmoitti sille, ettei aikatauluun ollut mahdollista sisällyttää kaikkea hakijoiden pyytämää kapasiteettia rautatieinfrastruktuurin tiettyjen osuuksien rajallisen kapasiteetin vuoksi, koska osa näistä pyynnöistä oli keskenään yhteensopimattomia. Rataverkon haltija myös totesi, ettei pyydettyä kapasiteettia ollut mahdollista tarjota hakijoiden käyttöön eri aikoina tai vaihtoehtoisilla reiteillä, koska tietyillä osuuksilla oli jo saavutettu enimmäiskapasiteetti. Rataverkon haltija pyysi käyttöoikeuden myöntämistä varakapasiteettiin, jotta viime hetkellä jätetyt hakemukset voitaisiin hyväksyä tietyillä infrastruktuurin osuuksilla.
- 4 Rataverkon haltija ilmoitti 23.9.2019 päivätyllä kirjeellä valittajalle, että ilmoitus, jonka mukaan julkisen rautatieinfrastruktuurin osuus oli ylikuormittunut, perustui osuuden tosiasialliseen kapasiteettiin, joka määritettiin analysoimalla

käyttöoikeuden myöntämistä koskevia hakemuksia, jotka oli saatu ajanjaksona, jona asian kannalta merkityksellinen aikataulu oli voimassa.

- 5 Rataverkon haltija ilmoitti 24.9.2019 virastolle, että yhteensovittamisen jälkeenkään se ei pystynyt hyväksymään kaikkia hakemuksia yhdellä julkisen rautatieinfrastruktuurin osuudella, koska kyseisen osuuden kapasiteetti ei ollut riittävä ja tietyt tämän osuuden osat olivat ylikuormittuneet ajanjaksolla, jona aikataulu 2019–2020 oli voimassa.
- 6 Syyskuussa 2019 rataverkon haltija toimitti virastolle ajantasaisen aikataululuonnoksen käyttöoikeuden myöntämistä kapasiteettiin koskevan päätöksenteon pohjaksi; luonnos sisälsi tietoa vastaanotettujen hakemuksen perusteella laskettujen osien tosiasiallisesta kapasiteetista.
- 7 Valittaja pyysi 30.9.2019 virastoa tutkimaan rataverkon haltijan toimet.
- 8 Virasto katsoi 15.10.2019 tekemässään päätöksessä, että rataverkon haltijan toimet hakemusten käsittelyssä ja yhteensovittamisessa oli toteutettu tuolloin voimassa olleen lainsäädännön vaatimusten mukaisesti ja että niillä ei loukattu valittajan oikeuksia ja oikeutettuja etuja. Virasto myös totesi, että valittajan 30.9.2019 päivätyssä valituksessa esitetyt tosiseikat olivat merkityksettömiä käyttöoikeuden myöntämisestä kapasiteettiin aikataulun 2019–2020 osalta tehtävän päätöksen kannalta.
- 9 Viraston johtaja päätti 17.10.2019 olla myöntämättä valittajalle käyttöoikeutta hakemuksessa pyydettyyn kapasiteettiin sillä perusteella, ettei kapasiteettia ollut saatavilla. Sääntöjen 28 kohdassa vahvistetun ensisijaisuussäännön soveltamisen seurauksena käyttöoikeus kyseiseen kapasiteettiin myönnettiin toisille yrityksille. Päätöksestä ilmeni, ettei valittajalle ollut mahdollista tarjota vaihtoehtoisia kapasiteettia, koska julkisen rautatieinfrastruktuurin kyseinen osuus oli ylikuormittunut.
- 10 Director of Lietuvos ryšių reguliavimo tarnyba (Liettuan viestintäalan sääntelyviranomainen) katsoi 13.2.2020 antamassaan määräyksessä, joka koski ”Gargždų geležinkelis” UAB:n 12.11.2019 tekemää valitusta, että valittajan riidanalaisesta päätöksestä tekemä valitus oli perusteeton, ja hylkäsi sen.
- 11 Tämän jälkeen valittaja nosti kanteen Vilniaus apygardos administracinis teismasissa (alueellinen hallintotuomioistuim, Vilna, Liettua). Vilniaus apygardos administracinis teismas hylkäsi kyseisen kanteen 22.10.2020 antamallaan tuomiolla. Valittaja on nyt valittanut mainitusta tuomiosta Lietuvos vyriausiasis administracinis teismasiin (Liettuan ylin hallintotuomioistuim).

Pääasian asianosaisten keskeiset väitteet

- 12 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuim toteaa, että direktiivissä 2012/34 säädetään kahdesta mahdollisuudesta myöntää käyttöoikeus kapasiteettiin siinä

tapauksessa, että infrastrukturi on ylikuormittunut: ylikuormittuneesta infrastruktuurista perittävä maksu (31 artiklan 4 kohta) ja ensisijaisuussäännöt (47 artikla). Käsiteltävässä asiassa sääntöjen 28 kohdassa vahvistettu ensisijaisuussääntö oli ainoa toimenpide, jolla ylikuormitetun infrastruktuurin ongelma oli tarkoitus ratkaista kyseisellä ajanjaksolla. Kyseisen säännön mukaan käyttöoikeus kapasiteettiin myönnetään ensinnäkin, ottamalla huomioon suoritettavan palvelun tyyppi, 1) hakijalle, joka kuljettaa matkustajia ja matkatavaroita kansainvälisillä reiteillä; 2) hakijalle, joka suorittaa tällaista kuljetusta paikallisilla reiteillä; tai toiseksi ottamalla huomioon kapasiteetin käyttöaste 3) hakijalle, joka käyttää kapasiteettia useampina päivinä tai, jos päivien lukumäärä on sama, 4) hakijalle, joka pyytää käyttöoikeutta useampiin matkoihin kyseisellä reitillä.

- 13 Valittaja väittää, että sellaisissa tapauksissa, joissa käyttöoikeus kapasiteettiin myönnetään liikenteenharjoittajalle, joka suorittaa kuljetuksia useampina päivinä tai liikennöi useampia matkoja, kansallisessa lainsäädännössä säädetyllä ensisijaisuussäännöllä ei taata syrjintäkiellon periaatteen noudattamista. Sen mukaan tällä säännöllä annetaan perusteettomasti etua perinteiselle liikenteenharjoittajalle, koska rautatieliikennemarkkinoille pyrkivät uudet liikenteenharjoittajat eivät pysty liikennöimään useampia matkoja tai suorittamaan kuljetuksia useampina päivinä kuin liikenteenharjoittaja, jonka asema markkinoilla on jo vakiintunut.
- 14 Rataverkon haltijan mukaan se, ettei valittaja pysty takaamaan verkon tehokkaampaa käyttöä, osoittaa, ettei se ole valmis varmistamaan julkisen rautatieinfrastruktuurin mahdollisimman tehokasta käyttöä, johon verkon tehokkaampaan käyttöön liittyvä ensisijaisuus perustuu. Rataverkon haltija väittää, ettei ensisijaisuussääntöä ole lähtökohtaisesti tarkoitettu asianomaisten markkinoiden monopolisoimiseen vaan sen tarkoituksena on rajallisten resurssien – toisin sanoen rautatieinfrastruktuurin – käyttäminen mahdollisimman suurta lisäarvoa tuottavalla tavalla. Jos kaksi tai useampi kilpailija kilpailee samasta infrastruktuurin osasta, käyttöoikeuden myöntäminen kapasiteettiin hakijalle, joka varmistaa verkon korkeimman käyttöasteen ja yleisesti tehokkaimman käytön, mahdollistaa verkon käyttämisen yhteiskunnalle taloudellisesti edullisimmalla tavalla.

Tiivistelmä ennakkoratkaisupyynnön perusteista

- 15 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on epävarma direktiivin 2012/34 säännösten tulkinnasta kahdessa suhteessa: ensinnäkin ensisijaisuussääntöjen soveltamisesta, kun julkinen rautatieinfrastrukturi katsotaan ylikuormittuneeksi direktiivin 47 artiklan mukaisesti, ja toiseksi kyseisessä direktiivissä säädetyistä menettelyistä käyttöoikeuden myöntämiseen julkiseen ratakapasiteettiin.
- 16 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin huomauttaa, että direktiivin 2012/34 47 artiklan 4 kohdan toisen virkkeen mukaan jäsenvaltiot voivat toteuttaa ketään

syrjimättömin perustein tarvittavat toimenpiteet niin, että kyseiset liikennepalvelut ovat etusijalla ratakapasiteettia myönnettäessä, ja se kiinnittää huomiota 28.2.2013 annettuun tuomioon komissio v. Espanjan kuningaskunta (C-483/10, EU:C:2013:114), jossa unionin tuomioistuin tarkasteli ennen direktiivin 2012/34 antamista voimassa olleen, 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY sisältöä.

- 17 Kyseisen tuomion 95–99 kohdassa unionin tuomioistuin totesi, että infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisperusteena sovellettava verkon tosiasiallista käyttöä koskeva peruste on syrjivä, koska se johtaa perinteisten käyttäjien etujen säilyttämiseen ja siihen, että estetään tulokkaiden pääsy houkuttelevimmille reiteille, silloin, jos samaa tiettyyn ajankohtaan liittyvää reittiä koskevat hakemukset menevät päällekkäin tai jos verkko on ylikuormitettu. Unionin tuomioistuin katsoi, että infrastruktuurin käytön tehostamisen varmistamista koskeva tavoite voitaisiin saavuttaa direktiivin 2001/14 erityisillä säännöksillä, esimerkiksi 27 artiklan 2 kohdalla, jossa säädetään rataverkon haltijan mahdollisuudesta vahvistaa edellytykset, joiden avulla otetaan huomioon reittien aikaisemmat käyttöasteet määriteltäessä ensisijaisuusjärjestystä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyissä. Se myös totesi, että mainitun syrjivän perusteen soveltamista ei voida perustella sillä, että se olisi yhteensoveltuva direktiivin 2001/14 artiklan 22 artiklan 4 kohdan kanssa, jonka mukaan silloin, jos infrastruktuuri on ylikuormitettu, ensisijaisuusperusteissa otetaan huomioon palvelun merkitys yhteiskunnalle suhteessa kaikkiin muihin liikennepalveluihin, joille ei kapasiteettia siten myönnetä. Kyseisessä säännöksessä ei itse asiassa säädetä myöntämisperusteesta, koska tämän säännöksen toisen alakohdan mukaan infrastruktuurin ylikuormittumisen tilanteessa infrastruktuurikapasiteetin jakaminen on toteutettava ”ketään syrjimättömin perustein”.
- 18 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on epävarma direktiivin 2012/34 EU 47 artiklan 4 kohdan ensimmäisen ja toisen virkkeen arvioinnista siten, että niissä kielletään yksiselitteisesti sellaisen kansallisen lainsäädännön antaminen, jossa säädetään, että ylikuormitetun infrastruktuurin osalta rautateiden infrastruktuurin käyttöaste voidaan ottaa huomioon kapasiteetin käyttöoikeutta myönnettäessä. Se tuo esille seuraavat asian kannalta merkitykselliset seikat.
- 19 Ensinnäkin unionin tuomioistuimen asiassa komissio v. Espanja (C-483/10) tutkimasta tilanteesta poiketen sääntöjen 28 kohdassa säädetään mahdollisuudesta ottaa kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisessä huomioon rautatieinfrastruktuurin tuleva käyttöaste muttei aiempaa käyttöastetta. Tältä osin on huomattava, että direktiivissä 2012/34 annetaan takeet, joiden ansiosta kapasiteettia koskevan päätöksen tekevä yhteisö voi ottaa huomioon sen, miten rautatieyrittäjä on käyttänyt kapasiteettia, kuten 36 artiklassa säädetty kapasiteetin varausmaksu, joka voidaan periä käyttöoikeudesta, joka on myönnetty mutta jätetty käyttämättä.

- 20 Toiseksi käyttöoikeuden myöntämistä kapasiteettiin koskevissa direktiivin 2012/34 säännöksissä annetaan rataverkon haltijalle tai sen tehtäviä hoitavalle yhteisölle laaja harkintavalta päättää mahdollisista erimielisyyksistä, jotka koskevat kilpailevia kapasiteetteja. Direktiivin 2012/34 45 artiklan 1 kohdassa säädetään, että rataverkon haltijan on muun muassa ”pyrittävä – – ottamaan huomioon mahdollisuuksien mukaan kaikki hakijoihin kohdistuvat rajoitteet, myös niiden liiketoimintaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset”. Saman direktiivin 46 artiklan 1 kohdan mukaan rataverkon haltijan on pyrittävä sovittamaan hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen, ja saman artiklan 2 kohdan mukaan rataverkon haltijalla on oikeus ”ehdottaa ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetyistä kapasiteetista”. Direktiivin 2012/34 46 artiklan 3 kohdassa säädetään, että ”rataverkon haltijan on pyrittävä ratkaisemaan mahdolliset ristiriidat asianomaisten hakijoiden kanssa käytävillä neuvotteluilla”. Saman artiklan 5 kohdassa todetaan lisäksi, että ”jos ratakapasiteettia koskeviin pyyntöihin ei voida myöntyä ilman yhteensovittamista, rataverkon haltijan on pyrittävä yhteensovittamisen avulla käsittelemään kaikki pyynnöt”.
- 21 Kolmanneksi, vaikka direktiivin 2012/34 52 artiklan 1 kohdan mukaan rataverkon haltija voi ottaa huomioon reittien aikaisemmat käyttöasteet, toisin sanoen infrastruktuurin aikaisemman käyttöasteen, siinä myös annetaan mahdollisuus tukeutua infrastruktuurin tosiasialliseen käyttöasteeseen kapasiteetin käyttöoikeutta myönnettäessä. Koska rautatieyritykset saattavat kilpailla samasta rahdista, direktiivin 2012/34 47 artiklan 4 kohdan tulkitseminen siten, että siinä kielletään yksiselitteisesti tosiasialliseen infrastruktuurin käyttöön perustuvan perusteen soveltaminen, tai siten, ettei siinä kielletä tätä, johtaisi tilanteeseen, jossa siinä tapauksessa, että on kilpailevia ratakapasiteettia koskevia hakemuksia, joko uusi markkinatoimija tai nykyinen markkinatoimija saisi edun kaikissa tapauksissa sen mukaan, missä määrin infrastruktuurin tosiasiallinen käyttö voidaan ottaa huomioon ylikuormitetun infrastruktuurin tapauksessa.
- 22 Neljänneksi valittaja väittää, ettei infrastruktuuri ole tosiasiallisesti ylikuormittunut nyt tarkasteltavassa tapauksessa siksi, että se kilpailee toisen yrityksen kanssa samasta rahdista. Näin ollen valittaja väittää, ettei ensisijaisuussääntöjä pitäisi todennäköisesti edes soveltaa tässä tapauksessa ja että kapasiteetin päällekkäisyyttä olisi käsiteltävä direktiivin 2012/34 45 ja 46 artiklassa säädettyjen kuulemis- ja yhteensovittamismenettelyjen perusteella, samalla kun se esittää, että rahdista kilpailemiseen liittyvää ongelmaa ei pitäisi käsitellä turvautumalla ylikuormitettuun infrastruktuuriin liittyvään menettelyyn. Tällaisessa tilanteessa, jos todetaan, että vähintään kaksi rautatieyritystä todellakin kilpailee samasta rahdista, ensisijaisuussääntöjen yksiselitteinen tulkinta saattaa kannustaa käyttämään väärin oikeutta pyytää kapasiteettia tietoisena siitä, että infrastruktuuri määritellään ylikuormittuneeksi ja säännöt suosivat joko perinteistä tai uutta markkinatoimijaa.
- 23 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuvin myös toteaa, että direktiivissä 2012/34 säädetystä kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämismenettelyn rakenteesta ilmenee, että saatuaan kaikki hakemukset rataverkon haltijan on ensinnäkin pyrittävä

yhteensovittamaan ne ja, jos tiettyjen hakemusten yhteensovittaminen ei ole mahdollista, ilmoitettava infrastruktuuri ylikuormittuneeksi ja toteutettava ylikuormitetun infrastruktuurin ongelmaan liittyviä toimia, kuten sovellettava ensisijaisuussääntöä.

- 24 Direktiivin 2012/34 47 artiklan 1 kohdasta voidaan päätellä, että ensisijaisuussääntöä sovelletaan vain, jos infrastruktuuri on ilmoitettu ylikuormittuneeksi. Direktiivin 2012/34 45 artiklan 2 kohdassa kuitenkin säädetään, että rataverkon haltija voi asettaa aikataulun suunnittelu- ja yhteensovittamismenettelyssä jonkin liikennetyypin etusijalle, mutta ainoastaan 47 ja 49 artiklan mukaisesti. Näin ollen direktiivin 2012/34 mukaan etusijaa voidaan myös soveltaa aikaisemmassa vaiheessa, toisin sanoen ennen infrastruktuurin ilmoittamista ylikuormittuneeksi. Sääntöjen 28 kohdan mukaan rataverkon haltija voi soveltaa ensisijaisuussääntöä yhteensovittaessaan hakemuksia.
- 25 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin viittaa unionin tuomioistuimen 28.2.2019 annetun tuomion SJ (C-388/17, EU:C:2019:161) 39 kohtaan, jossa todetaan, että ”jos rataverkon haltijan on direktiivin 2012/34 45 artiklan mukaan pyrittävä mahdollisuuksien mukaan täyttämään kaikki ratakapasiteetin käyttöoikeutta koskevat pyynnöt, sen on pyyntöjen ollessa ristiriidassa keskenään pyrittävä kyseisen direktiivin 46 artiklan mukaisesti sovittamaan hakemukset mahdollisimman hyvin yhteen. Sillä on täten kohtuullisissa rajoissa oikeus ehdottaa ratakapasiteettia, joka eroaa pyydetyistä kapasiteeteista, jos sen olisi muuten mahdotonta vastata myöntävästi joihinkin pyyntöihin”.
- 26 Tältä osin ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on epävarma sen rataverkon haltijan tai käyttöoikeuden kapasiteettiin myöntävän yhteisön velvoitteen sisällöstä, jonka mukaan sen on sovittava yhteen pyydetyt rautatiereitit ja kuultava hakijoita ennen infrastruktuurin määrittelemistä ylikuormittuneeksi, kuten direktiivin 2012/34 47 artiklan 1 kohdassa säädetään. Käsiteltävän asian tosiseikat viittaavat siihen, että valittaja kilpailee toisen rautatieyrityksen kanssa ja että molemmat yritykset pyytävät ainakin osittain päällekkäistä kapasiteettia. Jos vähintään kaksi rautatieyritystä kilpailee saman rahdin kuljettamisesta, infrastruktuuri ei ole teknisesti ottaen ylikuormittunut, koska jompikumpi niistä kuljettaa kyseisen rahdin joka tapauksessa. Näin ollen on kyseenalaista, käsittävätkö direktiivin 2012/34 47 artiklassa säädetyt edellytykset – *pyydettyjen rautatiereittien yhteensovittaminen ja hakijoiden kuuleminen* – rataverkon haltijan velvoitteen selvittää kahden tai useamman rautatieyrityksen rahdin mahdollinen päällekkäisyys ennen infrastruktuurin määrittelemistä ylikuormittuneeksi.
- 27 Tässä tilanteessa ja arvioituaan kansallisia säännöksiä ja rataverkon haltijan soveltamaa käytäntöä ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuimelta vastausta ennakkoratkaisukysymyksiin.