

**Asia C-538/23**

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

**Jättämispäivä:**

22.8.2023

**Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:**

Bundesverwaltungsgericht (liittovaltion ylin hallintotuomioistuin,  
Itävalta)

**Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

21.8.2023

**Valittajat:**

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

**Vastapuoli:**

Schiene-Control Kommission

---

**Pääasian kohde**

Direktiivin 2012/34/EY 32 artiklan mukaisten infrastruktuurimaksuihin sovellettavien markkinasegmentin lisähintojen hyväksymistä koskevat valitukset

**Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeusperusta**

SEUT 267 artiklan mukainen ennakkoratkaisupyynnö koskee yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan tulkintaa.

**Ennakkoratkaisukysymykset**

I Onko unionin oikeutta, erityisesti yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston

direktiivin 2012/34/EU (jäljempänä direktiivi 2012/34/EU) 32 artiklaa tulkittava siten, että jäsenvaltion on hyväksyttävä markkinasegmenttien lisähinnat **etukäteen** ennen kuin kyseinen aikataulukausi, jota lisähintoja koskeva hakemus koskee, alkaa (tai ainakin ennen kuin se päättyy), vai voiko jäsenvaltio hyväksyä lisähinnat myös **jälkikäteen** kyseisen aikataulukauden päätyttyä (mahdollisesti vuosia myöhemmin)? Onko direktiivin 2012/34/EU 32 artiklassa tarkoitettu jäsenvaltion antama lisähintojen hyväksyntä ymmärrettävä siten, että hyväksyntä on **lainvoimainen**?

**II** Onko unionin oikeutta, erityisesti direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa, luettuna yhdessä sen 27 artiklan 4 kohdan kanssa, tulkittava siten, että lisähinnat on (olennaisia osia muutettaessa) julkaistava ensin verkkoselostuksessa (mahdollisesti hyväksymisvaraumin) ja että jäsenvaltio hyväksyy lisähinnat vasta niiden julkaisemisen jälkeen – tässä **aikajärjestyksessä**? Onko kyse direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 6 kohdassa tarkoitetusta **olennaisten osien muuttamisesta** jo silloin, kun muutetaan ”vain” lisähintojen tasoa edellisen vuoden aikataulukauden osalta?

**III** (Jos toisen kysymyksen ensimmäiseen virkkeeseen vastataan myöntävästi,) onko unionin oikeutta, erityisesti direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa, luettuna yhdessä sen 27 artiklan 2 ja 4 kohdan sekä liitteessä IV olevan 2 kohdan kanssa – kun otetaan huomioon direktiivin 2012/34/EU johdanto-osan 34 perustelukappaleessa edellytetty läpinäkyvyys ja suunnitteluvarmuus – tulkittava siten, että jäsenvaltio ei saa hyväksyä **lisähintoja**, jos lisähintojen määrää ei ole **julkaistu** verkkoselostuksessa kyseisen aikataulukauden osalta (jota varten lisähintojen hyväksymistä on haettu)? Verkkoselostuksessa on julkaistu pikemminkin jokaisen markkinasegmentin osalta vain kokonaismaksu ajettua junakilometriä kohti (joka on direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 3 kohdan mukaisten junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan mukaisten lisämaksujen summa). Rautatieyritykset eivät näin ollen saaneet selville verkkoselostuksesta [direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 3 kohdassa, luettuna yhdessä rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohtaisista laskentasäännöistä 12.6.2015 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/909 (jäljempänä täytäntöönpanoasetus 2015/909/EU) 2 artiklan 1 kohdan kanssa, tarkoitettuja] ”suoraan aiheutuvien kustannusten” perusteella perittäviä maksuja eivätkä direktiivin 2012/34/EU 32 artiklassa tarkoitettuja markkinasegmenttien lisähintoja.

**IV** (Jos toisen kysymyksen ensimmäiseen virkkeeseen vastataan myöntävästi,) onko unionin oikeutta ja erityisesti direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa, luettuna yhdessä sen 27 artiklan 4 kohdan kanssa – kun otetaan huomioon direktiivin 2012/34/EU johdanto-osan 34 perustelukappaleessa edellytetty läpinäkyvyys ja suunnitteluvarmuus – tulkittava siten, että verkkoselostuksessa julkaistuilla, kyseistä aikataulukautta koskevilla lisähinnoilla on **sitova vaikutus** jäsenvaltion antamaan hyväksyntään nähden? Seuraako tästä sitovasta vaikutuksesta, että jäsenvaltio ei voi hyväksyä markkinasegmentillä asiaa

koskevassa verkkoselostuksessa julkaistuja lisähintoja korkeampia lisähintoja? Vai onko kyse sitovasta vaikutuksesta vain siltä osin kuin hyväksytyt kokonaismaksut (eli direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 3 kohdan, luettuna yhdessä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/909 2 artiklan 1 alakohdan kanssa, mukaisten ”suorien kustannusten” perusteella perittävät maksut ja direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan mukaiset lisähinnat) eivät saa olla suurempia kuin verkkoselostuksessa julkaistut maksut, kun taas lisähinnat voidaan hyväksyä suurempina kuin verkkoselostuksessa on julkaistu? Onko jäsenvaltiolle alun perin osoitetulla hyväksyntähakemuksella sitovia vaikutuksia myös lisähintojen tasoon, ja jos on, mihin suuntaan (ei tason korottamista, ei tason alentamista)? Onko sitovaa vaikutusta muunlaista?

**V** Onko unionin oikeutta ja erityisesti direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että sen määrittämiseksi, ovatko lisähinnat lähtökohtaisesti sallittuja (tutkittavasta markkinoiden kestokyvystä riippumatta) – eli rataverkon haltijan kustannusten kattamiseksi täysimääräisesti – lähtökohdaksi ei oteta **jäsenvaltion** rataverkon haltijalle **määrittelemää** tavoiteltavaa kokonaistuloa (”**tulotavoite**”), joka muodostuu direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 3 kohdan mukaisista junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 1 kohdan mukaisten lisähintojen summasta, vaan sen sijaan on selvitettävä ja vahvistettava kokonaan katettavat kustannukset, jotta niiden perusteella voidaan arvioida, voidaanko lisähinnat hyväksyä ja, jos voidaan, missä määrin? Määritettäessä, ovatko lisähinnat lähtökohtaisesti sallittuja, (tutkittavasta markkinoiden kestokyvystä riippumatta), onko huomioon otettava myös jäsenvaltion rautatieinfrastruktuuriyritykselle myöntämät **valtion avustukset**, ja jos on, missä muodossa? Onko nämä valtion avustukset mahdollisesti vähennettävä täysimääräisesti katettavista kustannuksista (junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten perusteella perittävien maksujen lisäksi)? Onko tässä yhteydessä unionin oikeutta ja erityisesti direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 1 kohtaa, luettuna yhdessä sen 8 artiklan 4 kohdan kanssa, tulkittava siten, että junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja mahdollisesti huomioon otettavien valtion avustusten lisäksi jäsenvaltion on määritettävä kaikki rautatieinfrastruktuuriyrityksen **muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät ja muut kuin takaisinmaksettavat tulot yksityisistä lähteistä** ja otettava ne huomioon arvioitaessa, ovatko lisähinnat sallittuja? Jos vastaus on myöntävä, missä muodossa tämä on tehtävä, ja tehdäänkö se mahdollisesti samalla tavalla eli vähentämällä ne täysimääräisesti katettavista kustannuksista? Ovatko muut rautatieinfrastruktuuriyrityksen **perimät maksut** – kuten matkustajalaitureiden käyttömaksut (”asemamaksut”) ja maksut sähkönsiirtolaitteiden käytöstä kuljetusvirran saamiseksi – sekä rautatieinfrastruktuuriyrityksen **muut taloudelliset positiot** sisällytettävä tähän arviointiin?

## Unionin oikeussäännöt, joihin asiassa viitataan

Direktiivi 2012/34, johdanto-osan 34 perustelukappale, 8 artiklan 4 kohta, 27 artiklan 2 ja 4 kohta, 31 artiklan 3 kohta, 32 artiklan 1 ja 6 kohta, liitteessä IV oleva 2 kohta

Täytäntöönpanoasetus 2015/909, 2 artiklan 1 alakohta

## Kansalliset oikeussäännöt, joihin asiassa viitataan

Rautateistä, rautateiden liikkuvasta kalustosta ja rautatieliikenteestä annettu liittovaltion laki (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz), jäljempänä EisbG), 59 §, sellaisena kuin se on julkaistu BGBl I:ssä 143/2020, 67 §, sellaisena kuin se on julkaistu BGBl:ssä 137/2015 ja BGBl:ssä 231/2021, 67d §, sellaisena kuin se on julkaistu BGBl:ssä 137/2015

Itävallan liittovaltion rautateiden oikeussuhteiden uudelleenjärjestelystä annettu liittovaltion laki (Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen, Bundesbahngesetz), sellaisena kuin se on julkaistu BGBl:ssä 95/2009, 42 §:n 1–3 momentti

## Yhteenveto tosiseikoista ja menettelystä

- 1 ÖBB-Infrastruktur AG (jäljempänä ÖBB-Infra) on rautatieinfrastruktuuriyriys, joka vastaa Itävallassa maksujen julkaisemisesta asiaa koskevassa verkkoselostuksessa (jäljempänä verkkoselostus) ja maksujen perimisestä. Lisähinnat hyväksyy toimivaltainen kansallinen sääntelyviranomainen, rautateiden valvontakomissio (Schienen-Control Kommission, jäljempänä SCK).
- 2 ÖBB-Infra haki hyväksyntää infrastruktuurimaksuihin sovellettaville lisähinnoille ensimmäisen kerran vuoden 2018 aikataulukautta varten. Tämä aikataulukausi kesti 10.12.2017–8.12.2018. Rautatieliikenneyritykset saattoivat 10.4.2017 asti hakea ratakapasiteetin käyttöoikeutta tälle kaudelle. Neljä kuukautta ennen tämän määräajan päättymistä ÖBB-Infra julkaisi verkkoselostuksessaan reittien tuoteluettelon kyseiselle kaudelle.
- 3 Tämä aikataulukausi kesti 9.12.2018–8.12.2018. Rautatieliikenneyritykset saattoivat 9.4.2018 asti hakea ratakapasiteetin käyttöoikeutta tälle kaudelle. Neljä kuukautta ennen tämän määräajan päättymistä ÖBB-Infra julkaisi verkkoselostuksessaan reittien tuoteluettelon kyseiselle kaudelle.
- 4 Vuosien 2018 ja 2019 aikataulukausien tuoteluettelot sisälsivät seuraavat tiedot: *"[rautatieliikenneyritysten] on maksettava infrastruktuurimaksut vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin kuuluvista palveluista [viittaus verkkoselostuksen muuhun kohtaan] mukaisesti. Infrastruktuurimaksu*

määritetään *EisbG:n* (erityisesti 67 §:n ja sitä seuraavien pykälien) ja täytäntöönpanoasetuksen 2015/909/EU säännösten mukaisesti. (– –) *Infrastrukturimaksut sisältävät junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset (EisbG:n 67§:n 1 momentti) ja markkinasegmentin lisähinnat (EisbG:n 67d §) sekä lisämaksut/hinnanalennukset (EisbG:n 67a § ja sitä seuraavat pykälät) (– –) Lisähinnat on vahvistettu seuraaville markkinasegmenteille ”kaupallinen henkilöliikenne (Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr)”, ”yleishyödyllinen kaukoliikenteen henkilöliikenne (Gemeinwirtschaftlicher Personenfernverkehr)”, ”suuren kapasiteetin paikallisliikenne (Nahverkehr stark)”, ”pienen kapasiteetin paikallisliikenne (Nahverkehr schwach)” ja ”pisteestä pisteeseen tavaraliikenne (Güterverkehr nicht manipuliert)”.*

- 5 Vuoden 2018 verkkoselostuksessa ilmoitettiin kullekin viidelle mainituista markkinasegmenteistä ainoastaan ajettua reittikilometriä kohden perittävä kokonaismaksu, mutta ei suorien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja lisähintojen määrää kyseisellä markkinasegmentillä.
- 6 Vuoden 2019 verkkoselostuksessa sen sijaan esitettiin markkinasegmenteittäin sekä lisähinnat että suorien kustannusten perusteella perittävät maksut ajettua reittikilometriä kohti, ja perittävä kokonaismaksu esitettiin näiden kahden summana.
- 7 Vuosien 2018 ja 2019 verkkoselostuksissa lisähintoihin sisältyi seuraava tieto: *”EisbG:n 67d §:n 6 momentin mukainen lisähintojen hyväksymismenettely on vielä kesken.”* Ainoastaan vuoden 2019 verkkoselostus sisälsi lisäksi yksityiskohtaisemman hyväksymisvarauman sen varalta, että *”menettelyssä annetaan lainvoimainen ratkaisu vasta aikataulukauden alkamisen jälkeen”*, ja tämän osalta ilmoitettiin *”siihen mennessä mahdollisesti liikaa tai liian vähän perittyjen infrastruktuurimaksujen palautuksesta tai perimisestä”*.
- 8 ÖBB-Infra haki 12.8.2016 päivätyllä kirjeellä SCK:lta edellä mainittujen viiden markkinasegmentin osalta hyväksyntää infrastruktuurin käyttömaksujen suuruudeltaan tarkasti määritellyille lisähinnoille (joita ei ollut aiemmin julkaistu vuoden 2018 verkkoselostuksessa) vuoden 2018 aikataulukaudelle. SCK on hyväksynyt nämä lisähinnat aikataulukaudelle 2018.
- 9 WESTbahnin valitettua tästä ratkaisusta Bundesverwaltungsgericht kumosi ratkaisun sillä perusteella, että tutkintamenettely oli puutteellinen, ja palautti asian SCK:lle uutta käsittelyä ja ratkaisua varten, ja tämä jatkoi menettelyä vuoden 2018 aikataulukauden osalta.
- 10 ÖBB-Infra haki 18.8.2017 päivätyllä kirjeellä SCK:lta edellä mainittujen viiden markkinasegmentin osalta hyväksyntää infrastruktuurimaksujen suuruudeltaan tarkasti määritellyille lisähinnoille (joiden määrää ei ollut aiemmin julkaistu vuoden 2019 verkkoselostuksessa) vuoden 2019 aikataulukaudelle.

- 11 SCK yhdisti tämän menettelyn vuoden 2018 lisähintoja koskevaan menettelyyn ja aloitti menettelyn ÖBB-Infran suorien kustannusten tarkastelemiseksi, ja tämä menettely yhdistettiin kyseisiin kahteen menettelyyn.
- 12 SCK vaati ÖBB-Infraa laskemaan suorat kustannukset uudelleen. Vastauksessaan ÖBB-Infra haki 24.6.2019 päivätyllä kirjeellä muutoksia alun perin haettuihin lisähintoihin vuosille 2018 ja 2019 ja perusteli tätä sillä, että jos SCK aikoo vahvistaa suorat kustannukset ÖBB-Infran suunnittelema alhaisemmiksi, lisähinnat on asetettava suuremmiksi, jotta ministeriön asettama tulotavoite saavutetaan.
- 13 Tämän jälkeen SCK päätti ÖBB-Infran jättämistä EiseG:n 67d §:n 6 momentin mukaisista hakemuksista, jotka koskivat vuosien 2018 ja 2019 infrastruktuurimaksujen lisähintoja ja kilpailunvalvontamenettelyssä ÖBB-Infran suorista kustannuksista. Ratkaisun 1 kohdassa se määrittäi vuoden 2018 aikataulukaudelle kunkin viiden markkinasegmentin lisähinnat ja suorien kustannusten perusteella perittävät maksut ajettua reittikilometriä kohti sekä vahvisti sen jälkeen niiden summana perittävän kokonaismaksun ajettua reittikilometriä kohti. Ratkaisun 2 kohdassa se määrittäi vuoden 2019 aikataulukaudelle kunkin viiden markkinasegmentin lisähinnat ja suorien kustannusten perusteella perittävät maksut ajettua reittikilometriä kohti sekä vahvisti sen jälkeen niiden summana perittävän kokonaismaksun ajettua reittikilometriä kohti.
- 14 Sekä ÖBB-Infra että WESTbahn valittivat tästä ratkaisusta ennakkoratkaisua pyytävään tuomioistuimeen, ja ne riitauttavat ratkaisun 1 ja 2 kohdan, jotka koskevat vuosien 2018 ja 2019 aikataulukausien lisähintoja ja suorita kustannuksia.
- 15 ÖBB-Infra saa Itävallan tasavallalta valtion avustuksia Bundesbahngesetzin 42 §:n nojalla, ja se sai avustusta myös vuosiksi 2018 ja 2019. Tässä yhteydessä Itävallan tasavalta ilmoittaa ÖBB-Infralle liikenneministeriön välityksellä ja valtiovarainministeriötä kuultuaan Bundesbahngesetzin 42 §:n mukaisesti kunkin aikataulukauden osalta kokonaismaksujen määrän (jota kutsutaan ”tuottotavoitteeksi” tai ”tavoitetuotoksi”), jonka ÖBB-Infran on saatava infrastruktuurimaksuista ja lisähinnoista kyseisellä aikataulukaudella. Itävallan tasavalta asetti vuoden 2018 aikataulukauden tavoitetuloksi 369,05 miljoonaa euroa ilman huoltoliikennettä ja ilman lisämaksuja ja alennuksia (kuten pullonkaulamaksua tai ns. vetoyksikkökerrointa (Triebfahrzeugfaktor)) (tulotavoite oli 377,67 miljoonaa euroa, huoltoliikenne mukaan luettuna mutta lisämaksut ja alennukset pois lukien). Käsitteellä ”huoltoliikenne” tarkoitetaan pelkkiä ”veturimatkoja” ja ”tyhjiä matkustajajunia” eli siirtymämatkoja ilman tavaraa ja matkustajia. Itävallan tasavalta asetti vuoden 2019 aikataulukauden tavoitetuloksi 376,49 miljoonaa euroa ilman huoltoliikennettä ja ilman lisämaksuja ja alennuksia (kuten pullonkaulamaksua tai ns. vetoyksikkökerrointa (Triebfahrzeugfaktor)) (tulotavoite oli 385,53 miljoonaa euroa, huoltoliikenne mukaan luettuna mutta lisämaksut ja alennukset pois lukien).



- 16 SCK käyttää lisähintojen laskemisen perustana kulloistakin ”tulotavoitetta” (ilman huoltoliikennettä ja ilman alennuksia/lisämaksuja) ja toteaa ratkaisussaan tältä osin seuraavaa: *”Tämä tulotavoite (ilman huoltoliikennettä ja ilman alennuksia/lisämaksuja) on katettava maksuilla ottaen huomioon jako toisaalta suoriin kustannuksiin ja toisaalta lisähintoihin. Vaikka lisähintojen tarkoituksena on kattaa ainakin osa yleiskustannuksista eli kiinteistä kustannuksista, junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuviin kustannuksiin (c) perustuvilla maksuilla katetaan suorat kustannukset. Toisin kuin yleiskustannukset, nämä kustannukset vaihtelevat reittikilometrien määrän mukaan. Ensimmäisessä vaiheessa kunkin markkinasegmentin kaikkien reittikilometrien suorat kustannukset on näin ollen vähennettävä asetetusta tulotavoitteesta, jotta voidaan selvittää, kuinka suuri osa yleiskustannuksista on katettava lisähinnoilla. Tästä käytetään jatkossa nimitystä katetuottotavoite.”*

### **Pääasian asianosaisten keskeiset perustelut**

- 17 ÖBB-Infran oikeudellinen näkemys lisähintojen hyväksymisestä on se, että kyse on kausikohtaisesta hyväksynnästä eli jälkikäteisestä hyväksynnästä. SCK noudattaa tätä näkemystä ja tukeutuu yhtäältä Verwaltungsgerichtshofin (ylin hallintotuomioistuin, Itävalta) oikeuskäytäntöön sekä oikeuskirjallisuuteen ja toisaalta 9.11.2017 annettuun tuomioon CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) (muun muassa 97 kohta).
- 18 WESTbahn puolestaan väittää, että rautatielainsäädännön mukainen avoimuusvaatimus ja luottamuksensuoja ovat esteenä taannehtivalle hyväksynnälle, ja siksi edellytetään ennakkohyväksyntää. Verwaltungsgerichtshofin oikeuskäytäntö, johon SCK vetoaa, on annettu SCK:n yleisen jälkikäteisen kilpailuvalvonnan yhteydessä. WESTbahn toteaa, että tässä asiassa kyse on kuitenkin sellaisten maksujen ennakkohyväksyntämenettelystä, jotka merkitsevät poikkeusta rautatielainsäädännön mukaiseen yleiseen hinnoittelujärjestelmään. Maksujen ennakkovalvonnan ja hyväksynnän päätarkoituksena on estää rautatieyritysten oikeussuojaan ja lainsäädännön täytäntöönpanoon liittyvät puutteet, joita voi syntyä verkon omistajan monopolista johtuvan huomattavan valtaepätasapainon vuoksi. Sen mukaan jälkikäteisvalvonnalla ei voida luotettavasti estää kilpailun rajoittamista. WESTbahnin mukaan 9.11.2017 annettu tuomio CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) ei ole merkityksellinen, koska siinä tarkasteltiin toimivallan rajaamista julkisoikeudellisen sääntelyn piiriin kuuluvien maksujen valvonnan osalta. Siinä ei lausuta nimenomaisesti eikä epäsuorasti sääntelyviranomaisten toimivallasta määrittää takautuvasti maksujen taso.
- 19 WESTbahnin näkemyksen mukaan unionin lainsäätäjä on säätänyt johdonmukaisesta järjestelmästä maksujen vahvistamiseksi, hyväksymiseksi, julkaisemiseksi ja soveltamiseksi tässä järjestyksessä. Kyse on yleistä hinnoittelujärjestelmää koskevasta poikkeuksesta. Näin ollen jo maksujen määrittäminen edellyttää hyväksyntää. Vasta tämän jälkeen maksut julkaistaan

verkkoselostuksessa, jonka perusteella rautatieinfrastruktuuriyritykset ja rautatieliikenneyritykset tekevät yksityisoikeudellisia sopimuksia. Siksi vuosien 2018 ja 2019 verkkoselostuksissa julkaistujen mutta hyväksymättömien lisähintojen käyttäminen on WESTbahnin mukaan lainvastaista.

- 20 SCK katsoo, että lisähinnat voidaan hyväksyä, vaikka niitä ei ole julkaistu vuoden 2018 verkkoselostuksessa. Infrastruktuurimaksut ja lisähinnat on tosin esitettävä erikseen. Suhteellisuusperiaate, jolla on merkitystä myös unionin oikeuden täytäntöönpanon kannalta ja joka on vahvistettu Euroopan unionin perusoikeuskirjan 51 artiklan 1 kohdassa, on kuitenkin esteenä sille, että hyväksyntä evätään julkaisematta jättämisen vuoksi. Rautatieliikenneyritykset olivat tietoisia markkinasegmenttien infrastruktuurimaksujen kokonaismäärästä vuoden 2018 verkkoselostuksessa julkaistun tiedon perusteella. Näin ollen myös taloudellinen suunnitteluvarmuus saavutettiin.
- 21 SCK lähtee ratkaisussaan siitä, että julkaistuilla maksuilla on sitova vaikutus siltä osin, että se ei voi vahvistaa markkinasegmenteille kokonaismaksua, eli suorien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja lisähintojen summaa, joka on verkkoselostuksessa aiemmin julkaistua suurempi. Se voi kuitenkin vapaasti asettaa sekä suorien kustannusten perusteella perittävät maksut että lisähinnat korkeammiksi tai matalammiksi kuin verkkoselostuksessa julkaistut maksut, kunhan julkaistut kokonaismaksut eivät ylitä.
- 22 ÖBB-Infra esittää oikeudellisena näkemyksenään, että koska se on rautatieinfrastruktuuriyritys, on suojeltava myös sen suunnitteluvarmuutta. Se on nimittäin jättänyt lisähintojen hyväksyntää koskevat hakemukset kumpaakin aikataulukautta varten 16 kuukautta etukäteen ja aloittanut maksujen suunnittelun noin 22 kuukautta ennen kunkin aikataulukauden alkua. Maksuja lopullisesti vahvistaessaan ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on näin ollen voitava muuttaa suorien kustannusten perusteella perittäviä maksuja ja lisähintoja mihin tahansa suuntaan, vaikka tämä johtaisi julkaistujen tai hyväksyttäväksi haettujen kokonaismaksujen ylittymiseen. Siksi ÖBB-Infra pyytää päävaatimuksissaan ennakkoratkaisua pyytävää tuomioistuinta vahvistamaan suorien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja lisähintojen tarkemmin määritetyt tasot (ottamatta huomioon sitovaa vaikutusta ja osittain suurempana kuin verkkojulkaisussa on julkaistu).
- 23 WESTbahn pitää ”tulotavoitetta” lähtökohtaisesti lainvastaisena. Sen mukaan SCK:n olisi sen sijaan pitänyt selvittää kustannukset täydellisen kattavuustason saavuttamiseksi ja SCK olisi saanut vahvistaa lisähinnat vain siinä tapauksessa, että kustannusten kattamisessa ilmenee vaje suhteessa ÖBB-Infran kaikkiin tuloihin. Tässä yhteydessä kustannusten kattamisessa olisi pitänyt ottaa huomioon myös Bundesbahngesetzin 42 §:n mukaiset valtion avustukset sekä muut ÖBB-Infran perimät maksut, esimerkiksi matkustajalaiturien tai sähkönsiirtolaitteiden käytöstä.



- 24 ÖBB-Infra sen sijaan pitää SCK:n arviota ”tulotavoitteesta” liian alhaisena. SCK:n ei olisi pitänyt jättää huoltoliikennettä huomiotta laskelmassa, vaan sen olisi pitänyt käyttää perusteena vastuuministerin asettamaa tulotavoitetta kokonaisuudessaan.

**Yhteenveto ennakkoratkaisupyynnön perusteluista**

- 25 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin ei esitä omia huomautuksia vaan tyytyy toistamaan asianosaisten huomautukset.

TYÖASIAKIRJA