

Zadeva C-538/23

**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča**

Datum vložitve:

22. avgust 2023

Predložitveno sodišče:

Bundesverwaltungsgericht (zvezno upravno sodišče, Avstrija)

Datum predložitvene odločbe:

21. avgust 2023

Pritožnici:

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

Nasprotna stranka v pritožbenem postopku:

Schienen-Control Kommission

Predmet postopka v glavni stvari

Pritožbe zoper odobritev tržnih pribitkov v zvezi z uporabninami za infrastrukturo v skladu s členom 32 Direktive 2012/34

Predmet in pravna podlaga predloga za sprejetje predhodne odločbe

Predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU se nanaša na razlago člena 32 Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja

Vprašanja za predhodno odločanje

I. Ali je treba pravo EU, zlasti člen 32 Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (v nadaljevanju: Direktiva 2012/34/EU), razlagati tako, da

mora država članica tržne pribitke odobriti *ex ante* pred začetkom (ali vsaj pred koncem) zadevnega obdobja operativnega voznega reda, za katerega so bili tržni pribitki zahtevani; ali pa lahko država članica tržne pribitke odobri tudi *ex post* po koncu zadevnega obdobja operativnega voznega reda (po potrebi leta pozneje)? Ali je treba odobritev tržnih pribitkov s strani države članice v smislu člena 32 Direktive 2012/34/EU razumeti kot **pravnomočno** odobritev?

II. Ali je treba pravo Unije, zlasti člen 32(1) in (6) v povezavi s členom 27(4) Direktive 2012/34/EU, razlagati tako, da je treba tržne pribitke (v primeru sprememb bistvenih elementov) – v **kronološkem vrstnem redu** – najprej objaviti v programu omrežja (po potrebi s pridržkom odobritve), država članica pa jih odobri šele po njihovi objavi? Ali gre za **spmembo bistvenih elementov** v skladu členom 32(6) Direktive 2012/34/EU že, če se spremeni „zgolj“ višina tržnih pribitkov glede na obdobje operativnega voznega reda v preteklem letu?

III. (Če je odgovor na prvi stavek drugega vprašanja pritrdilen:) Ali je treba pravo Unije, zlasti člen 32(1) in (6) v povezavi s členom 27(2) in (4) Direktive 2012/34/EU v povezavi s Prilogo IV, točka 2, Direktive 2012/34/EU – ob upoštevanju zahteve po preglednosti in gotovosti načrtovanja iz uvodne izjave 34 Direktive 2012/34/EU – razlagati tako, da država članica ne sme odobriti **tržnih pribitkov**, če znesek samih tržnih pribitkov ni bil **objavljen** v programu omrežja za ustrezno obdobje operativnega voznega reda (za katerega je bila zahtevana odobritev teh tržnih pribitkov)? Namreč, če je bila za vsak tržni segment v tem programu omrežja objavljena le skupna uporabnina na prevoženi vlakovni kilometer (kot vsota uporabnin za stroške, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa v skladu s členom 31(3) Direktive 2012/34/EU, in tržnih pribitkov v skladu s členom 32 Direktive 2012/34/EU); prevozniki v železniškem prometu tako iz tega programa omrežja niso mogli ugotoviti uporabnin za „neposredne stroške“ (v smislu člena 31(3) Direktive 2012/34/EU v povezavi s členom 2, točka 1, Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/909 z dne 12. junija 2015 o načinih izračunavanja stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa (v nadaljevanju: Izvedbena uredba 2015/909/EU)) niti tržnih pribitkov v skladu s členom 32 Direktive 2012/34/EU za posamezen tržni segment?

IV. (Če je odgovor na prvi stavek drugega vprašanja pritrdilen:) Ali je treba pravo Unije, zlasti člen 32(1) in (6) v povezavi s členom 27(4) Direktive 2012/34/EU – ob upoštevanju zahteve po preglednosti in gotovosti načrtovanja iz uvodne izjave 34 Direktive 2012/34/EU – razlagati tako, da imajo tržni pribitki, objavljeni v programu omrežja za zadevno obdobje operativnega voznega reda, **zavezujoč učinek** na odobritev države članice? Ali iz tega zavezujočega učinka izhaja, da država članica ne sme odobriti višjih tržnih pribitkov za posamezen tržni segment od tistih, objavljenih v pripadajočem programu omrežja? Ali pa gre za zavezujoč učinek le, v kolikor odobrene skupne uporabnine (to je uporabnine za „neposredne stroške“ v skladu s členom 31(3) Direktive 2012/34/EU v povezavi s členom 2, točka 1, Izvedbene uredbe (EU) 2015/909 ter tržni pribitki v skladu s členom 32 Direktive 2012/34/EU) niso višje od tistih, objavljenih v

programu omrežja, medtem ko so sami tržni pribitki lahko odobreni na višji ravni od tiste, objavljene v programu omrežja? Ali ima predlog za odobritev, ki je bil prvotno predložen državi članici, tudi zavezujoč učinek glede višine tržnih pribitkov, in če da, v katero smer (ni več dovoljeno zvišanje, ni več dovoljeno znižanje)? Ali obstaja kakšna druga oblika zavezujočega učinka?

V. Ali je treba pravo Unije, zlasti člen 32(1) Direktive 2012/34/EU, razlagati tako, da za določitev načelne dopustnosti tržnih pribitkov (poleg zmožnosti trga, ki jo je treba preučiti) – torej za kritje vseh stroškov upravljavca infrastrukture – ni treba izhajati iz skupnega prihodka, ki ga je treba doseči („ciljni prihodek“), ki ga je upravljavcu železniške infrastrukture **določila država članica** in je sestavljen iz vsote uporabnin za stroške, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa v skladu s členom 31(3) Direktive 2012/34/EU, in tržnih pribitkov v skladu s členom 32(1) Direktive 2012/34/EU; temveč je treba ugotoviti in določiti stroške za kritje v celoti, da bi lahko na tej podlagi ocenili, ali in v kakšnem znesku se lahko odobrijo tržni pribitki, če sploh? Ali je treba pri določitvi načelne dopustnosti tržnih pribitkov (poleg zmožnosti trga, ki jo je treba preučiti) upoštevati tudi **državne subvencije** države članice podjetju, ki upravlja železniško infrastrukturo; če da, v kakšni obliki? Ali je treba te državne subvencije po potrebi odšteti od stroškov, potrebnih za kritje v celoti (poleg uporabnin za stroške, nastale neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa)? Ali je treba pravo Unije, zlasti člen 32(1) v povezavi s členom 8(4) Direktive 2012/34/EU, v tem okviru razlagati tako, da mora država članica poleg uporabnin za stroške, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa, in morebitnih državnih subvencij, ki jih je treba upoštevati, določiti in v presojo vprašanja glede dopustnosti tržnih pribitkov vključiti tudi **vse druge dobičke** podjetja, ki upravlja železniško infrastrukturo, iz drugih gospodarskih dejavnosti in vse **nevračljive subvencije**, ki jih je to podjetje **prejelo iz zasebnih virov**? Če je odgovor pritrdilen, v kakšni obliki je treba to storiti, po potrebi tudi tako, da se odštejejo od stroškov, ki so potrebni za kritje v celoti? Ali je treba v to presojo vključiti druge **uporabnine, ki jih zaračunava** podjetje, ki upravlja železniško infrastrukturo, kot so uporabnine za uporabo potniških peronov („uporabnine za postaje“) in uporabnine za uporabo napajalnih sistemov za električno vleko, ter **druge poslovne postavke** podjetja, ki upravlja železniško infrastrukturo?

Navedene določbe prava Unije

Direktiva 2012/34, uvodna izjava 34, člen 8(4), člen 27(2) in (4), člen 31(3), člen 32(1) in (6), Priloga IV, točka 2

Izvedbena uredba 2015/909, člen 2, točka 1

Navedene nacionalne določbe

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen – Eisenbahngesetz (zvezni zakon o železnicah, železniškem voznem parku in železniškem prometu, v nadaljevanju: EisebG), člen 59, kakor je bil spremenjen z BGBl I št. 143/2020, 67; člen 67, kakor je bil spremenjen z BGBl. št. 137/2015 in kakor je bil spremenjen z BGBl. št. 231/2021; člen 67d, kakor je bil spremenjen z BGBl. št. 137/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen – Bundesbahngesetz (zvezni zakon o reorganizaciji pravnih razmerij avstrijskih zveznih železnic, v nadaljevanju: BbG), kakor je bil spremenjen z BGBl. št. 95/2009, člen 42, od (1) do (3)

Povzetek dejanskega stanja in postopka

- 1 ÖBB-Infrastruktur AG (v nadaljevanju: ÖBB-Infra) je podjetje, ki upravlja železniško infrastrukturo ter je v Avstriji odgovorno za objavo uporabnin v ustreznem programu omrežja (v nadaljevanju: program omrežja) in zaračunavanje uporabnin. Za odobritev tržnih pribitkov je odgovoren pristojni nacionalni regulator, Schienen-Control Kommission (komisija za nadzor železniškega omrežja, v nadaljevanju: SCK).
- 2 Družba ÖBB-Infra je za obdobje operativnega voznega reda za leto 2018 prvič zaprosila za odobritev tržnih pribitkov na uporabnine za infrastrukturo. To obdobje operativnega voznega reda je trajalo od 10. decembra 2017 do 8. decembra 2018. Prevozniki v železniškem prometu so lahko do 10. aprila 2017 zaprosili za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti za to obdobje. Štiri mesece pred iztekom tega roka je družba ÖBB-Infra v svojem programu omrežja objavila katalog vlakovnih poti za ustrezno obdobje.
- 3 Obdobje operativnega voznega reda za leto 2019 je trajalo od 9. decembra 2018 do 7. decembra 2019. Prevozniki v železniškem prometu so lahko do 9. aprila 2018 zaprosili za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti za to obdobje. Štiri mesece pred iztekom tega roka je družba ÖBB-Infra v svojem programu omrežja objavila katalog vlakovnih poti za ustrezno obdobje.
- 4 Kataloga proizvodov za obdobji operativnega voznega reda 2018 in 2019 sta vsak zase vsebovala naslednje informacije: „[Prevozniki v železniškem prometu] morajo uporabnine za infrastrukturo za izvajanje storitev, ki se zagotavljajo v okviru minimalnega paketa storitev dostopa, plačati v skladu s [sklic na drugo mesto v programu omrežja]. Uporabnina za infrastrukturo se določi ob upoštevanju določb EisebG (zlasti člena 67 in naslednjih) in Izvedbene uredbe 2015/909/EU. [...] Uporabnine za infrastrukturo vključujejo stroške, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa (člen 67(1) EisebG), tržne pribitke (člen 67d EisebG) ter zvišanja in znižanja (člen 67a in naslednji EisebG). [...] Tržni pribitki se določijo za tržne segmente ,potniški promet, ki se opravlja

kot pridobitna dejavnost', ‚javni potniški promet na dolge razdalje‘, ‚močan lokalni promet‘, ‚šibek lokalni promet‘ in ‚tovorni promet, ki ni predmet manipulacije‘.“

- 5 V programu omrežja za leto 2018 je bila za vsakega od petih navedenih tržnih segmentov prikazana le skupna uporabnina, ki jo je treba plačati za prevoženi kilometer vlakovne poti, ne pa tudi znesek uporabnin za neposredne stroške in tržnih pribitkov v zadevnem tržnem segmentu.
- 6 Nasprotno so bili v programu omrežja za leto 2019 za vsak tržni segment prikazani tako tržni pribitki, kot tudi uporabnine za neposredne stroške za prevoženi kilometer vlakovne poti, nato pa je bila kot vsota obeh prikazana skupna uporabnina, ki jo je treba plačati.
- 7 V vsakem od programov omrežja za leti 2018 in 2019 je bil v zvezi s tržnimi pribitki vključen stavek: *„Postopek odobritve tržnih pribitkov v skladu s členom 67d(6) EisebG še vedno poteka.“* Samo v programu omrežja za leto 2019 je bil dodatno vključen podrobnejši pridržek odobritve v primeru, da bi bila *„pravnomočna odločitev v tem postopku na voljo šele po začetku obdobja operativnega voznega reda“*, pri čemer je bilo v tem primeru napovedano *„naknadno zaračunavanje (ali za nazaj) uporabnin za infrastrukturo, ki so bile prej zaračunane preveč ali premalo“*.
- 8 Družba ÖBB-Infra je z dopisom z dne 12. avgusta 2016 komisijo SCK za zgoraj navedenih pet tržnih segmentov zaprosila za odobritev tržnih pribitkov, katerih višina je bila natančno določena (in ki pred tem niso bili objavljeni v programu omrežja za leto 2018), v zvezi z uporabnino za infrastrukturo za obdobje operativnega voznega reda za leto 2018. Te tržne pribitke je odobrila SCK za obdobje operativnega voznega reda za leto 2018.
- 9 Na podlagi pritožbe, ki jo je družba WESTbahn vložila zoper to odločbo, je Bundesverwaltungsgericht (zvezno upravno sodišče) odločbo razveljavilo, ker je bil postopek preiskave pomanjkljiv, in v novo obravnavo in odločanje vrnilo zadevo SCK, ki je nadaljevala postopek v zvezi z obdobjem operativnega voznega reda za leto 2018.
- 10 Družba ÖBB-Infra je z dopisom z dne 18. avgusta 2017 komisijo SCK za zgoraj navedenih pet tržnih segmentov zaprosila za odobritev tržnih pribitkov, katerih višina je bila natančno določena (in ki so bili pred tem objavljeni v programu omrežja za leto 2019), v zvezi z uporabnino za infrastrukturo za obdobje operativnega voznega reda za leto 2019.
- 11 SCK je ta postopek združila s postopkom za pribitke za leto 2018 in začela postopek za preučitev neposrednih stroškov družbe ÖBB-Infra, ki je bil prav tako združen z drugima dvema postopkoma.
- 12 SCK je od ÖBB-Infra zahtevala, da ponovno izračuna neposredne stroške. Družba ÖBB-Infra je nato z dopisom z dne 24. junija 2019 predlagala spremembe tržnih

pribitkov, ki so bili prvotno zahtevani za leti 2018 in 2019, z utemeljitvijo, da bi bilo treba, če bi SCK neposredne stroške predvidoma določila nižje, kot jih je načrtovala družba ÖBB-Infra, tržne pribitke določiti višje, da bi dosegli ciljni prihodek, ki ga je določilo ministrstvo.

- 13 Nato je SCK odločila o predlogih za odobritev pribitkov na podlagi člena 67d(6) EisebG, ki ju je družba ÖBB-Infra vložila v zvezi z uporabnino za infrastrukturo za leti 2018 in 2019 ter v okviru postopka nadzora konkurence v zvezi z neposrednimi stroški družbe ÖBB-Infra. V točki 1 je za obdobje operativnega voznega reda za leto 2018 za vsakega od petih tržnih segmentov določila tržne pribitke in uporabnine za neposredne stroške na prevoženi kilometer vlakovne poti ter nato kot vsoto obeh skupno uporabnino, ki jo je treba plačati na prevoženi kilometer vlakovne poti. V točki 2 je za obdobje operativnega voznega reda za leto 2019 za vsakega od petih tržnih segmentov določila tržne pribitke in uporabnine za neposredne stroške na prevoženi vlakovni kilometer ter nato kot vsoto obeh skupno uporabnino, ki jo je treba plačati na prevoženi vlakovni kilometer.
- 14 Tako ÖBB-Infra kot WESTbahn sta zoper to odločbo pri predložitvenem sodišču vložili pritožbo, vsaka od njiju pa je izpodbijala tudi točki 1 in 2 o pribitkih in neposrednih stroških za obdobje operativnega voznega reda za leti 2018 in 2019.
- 15 Družba ÖBB-Infra od Republike Avstrije prejema državne subvencije na podlagi člena 42 BbG in jih je prejela tudi za leti 2018 in 2019. Pri tem Republika Avstrija prek ministrstva za promet in po posvetovanju z ministrstvom za finance družbi ÖBB-Infra za vsako obdobje operativnega voznega reda na podlagi člena 42 BbG sporoči, kakšen znesek skupne uporabnine (v nadaljevanju: „ciljni prihodek“) mora družba ÖBB-Infra v zadevnem obdobju operativnega voznega reda ustvariti iz uporabnin za infrastrukturo in tržnih pribitkov. Republika Avstrija je za obdobje operativnega voznega reda za leto 2018 določila ciljni prihodek v višini 369,05 milijona EUR brez servisnih vlakov ter brez zvišanj in znižanj (kot je zvišanje za prezasedenost ali faktor vlečne enote) (vključno s servisnimi vlaki, vendar prav tako brez zvišanj in znižanj, pa je ciljni prihodek znašal 377,67 milijona EUR). Pojem „servisni vlaki“ je treba razumeti kot „lokomotivske vlake“ in „vlake brez potnikov“, to je transferne vlake brez tovora in potnikov. Republika Avstrija je za obdobje operativnega voznega reda za leto 2019 določila ciljni prihodek v višini 376,49 milijona EUR brez servisnih vlakov ter brez zvišanj in znižanj (vključno s servisnimi vlaki, vendar prav tako brez zvišanj in znižanj, pa je ciljni prihodek znašal 385,53 milijona EUR).
- 16 SCK je svoj izračun tržnih pribitkov utemeljila na ustreznem „ciljnem prihodu“ (brez servisnih vlakov ter brez zvišanj in znižanj) in v svoji odločbi navedla naslednje: „*Ta ciljni prihodek (brez servisnih vlakov ter brez zvišanj in znižanj) je treba pokriti z uporabninami, pri čemer se upošteva delitev na neposredne stroške na eni strani in pribitke na drugi. Medtem ko naj bi pribitki pokrili vsaj del splošnih stroškov, to je fiksnih stroškov, so uporabnine, temelječe na stroških, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa (c), namenjene*

pokritju neposrednih stroškov. Ti se v nasprotju s splošnimi stroški razlikujejo glede na število kilometrov vlakovnih poti. Tako je treba v prvem koraku odšteti neposredne stroške vseh kilometrov vlakovnih poti zadevnega tržnega segmenta od določenega ciljnega prihodka, da se ugotovi, kako visok je del splošnih stroškov, ki ga je treba pokriti s pribitki. Ta se v nadaljevanju imenuje ciljni znesek kritja.“

Bistvene trditve strank v postopku v glavni stvari

- 17 Družba ÖBB-Infra v zvezi z odobritvijo tržnih pribitkov zagovarja pravno stališče, da gre za odobritev, ki se nanaša na določeno obdobje, torej za odobritev *ex post*. SCK se strinja s tem stališčem, pri čemer se opira na sodno prakso Verwaltungsgerichtshof (višje upravno sodišče, Avstrija) in pravno teorijo ter na sodbo z dne 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) (glej zlasti točko 97).
- 18 Družba WESTbahn nasprotno trdi, da zahteva po preglednosti iz železniškega prava in varstvo legitimnih pričakovanj nasprotujeta retroaktivni odobritvi, zato naj bi bila določena odobritev *ex-ante*. Sodna praksa Verwaltungsgerichtshof (višje upravno sodišče), na katero naj bi se sklicevala SCK, naj bi bila izdana v okviru naknadnega (*ex-post*) splošnega nadzora konkurence, ki ga izvaja SCK. V obravnavanem primeru pa naj bi šlo za postopek predhodne (*ex-ante*) odobritve uporabnin, ki naj bi predstavljale izjemo od splošne ureditve zaračunavanja uporabnin na podlagi železniškega prava. Glavni namen nadzora in odobritve uporabnin *ex-ante* naj bi bil preprečiti vrzeli pri pravnem varstvu in vrzeli pri uveljavljanju pravic prevoznikov v železniškem prometu, ki bi lahko nastale zaradi znatnega neravnovesja moči, ki obstaja zaradi monopola lastnika omrežja. Nadzor *ex-post* naj ne bi zanesljivo preprečeval oviranja konkurence. Sodba z dne 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), naj ne bi bila upoštevna, saj naj bi se nanašala na razmejitev pristojnosti v zvezi z nadzorom nad zaračunavanjem uporabnin, ki so predmet javnopravne ureditve. V njej naj ne bi bila niti izrecno niti implicitno navedena izjava o pristojnosti regulativnih organov za retroaktivno določanje višine uporabnin.
- 19 Po mnenju družbe WESTbahn je zakonodajalec Unije sprejel skladen sistem, ki sledi vrstnemu redu določitve, odobritve, objave in zaračunavanja uporabnin. Šlo naj bi za izjemo od splošnega pravila o uporabninah. Tako naj bi bila že za določitev potrebna odobritev. Šele nato naj bi bile uporabnine objavljene v programu omrežja, na podlagi katerega bi bile nato sklenjene zasebnopravne pogodbe med podjetji, ki upravljajo železniško infrastrukturo, in prevozniki v železniškem prometu. Zato naj bi bila uporaba tržnih pribitkov, ki so bili objavljeni v programih omrežja za leti 2018 in 2019, ampak niso bili odobreni, nezakonita.
- 20 SCK meni, da je mogoče tržne pribitke odobriti, čeprav niso bili objavljeni v programu omrežja za leto 2018. Uporabnine za infrastrukturo in tržne pribitke naj

bi bilo sicer treba prikazati ločeno. Vendar naj bi bilo zaradi načela sorazmernosti, ki naj bi bilo upoštevno tudi v okviru izvajanja prava Unije in določeno v členu 51(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, prepovedano zanižati upravičenost do odobritve zaradi odsotnosti objave. Prevozniki v železniškem prometu naj bi bili z objavo v programu omrežja za leto 2018 seznanjeni s skupno uporabnino za infrastrukturo po tržnih segmentih. Tako naj bi bila na voljo tudi gotovost finančnega načrtovanja.

- 21 SCK v svoji odločitvi v zvezi s tem predpostavlja zavezujoč učinek objavljenih uporabnin, ker naj ne bi smela določiti višjih skupnih uporabnin za posamezen tržni segment, to je vsote uporabnin za neposredne stroške in tržnih pribitkov, kot so bile predhodno objavljene v programu omrežja. Vendar naj bi lahko prosto določala tako raven uporabnin za neposredne stroške kot tudi raven tržnih pribitkov, ki je višja ali nižja od tiste, objavljene v programu omrežja, dokler ni presežen znesek objavljenih skupnih uporabnin.
- 22 Družba ÖBB-Infra zagovarja pravno stališče, da je treba tudi njo kot podjetje, ki upravlja železniško infrastrukturo, zaščititi z vidika gotovosti načrtovanja: predloge za odobritev pribitkov za vsako od obeh obdobj operativnega voznega reda naj bi vložila 16 mesecev vnaprej in začela načrtovati uporabnine približno 22 mesecev pred začetkom vsakega obdobja operativnega voznega reda. Tako naj bi moralo imeti predložitveno sodišče pri dokončni določitvi uporabnin možnost, da v katero koli smer spremeni uporabnine za neposredne stroške in tržne pribitke, tudi če bi bila s tem prekoračena višina objavljenih ali v odobritev predloženih skupnih uporabnin. Družba ÖBB-Infra zato predložitvenemu sodišču v svojih primarnih predlogih predlaga, naj natančno določi uporabnine za neposredne stroške in tržne pribitke (torej brez upoštevanja zavezujočega učinka in deloma višje, kot so objavljeni v programu omrežja).
- 23 Družba WESTbahn meni, da je „ciljni prihodek“ načeloma nezakonit. SCK bi morala namreč namesto tega ugotoviti stroške za pokritje stroškov v celoti in določiti tržne pribitke le, če bi obstajala „vrzel v pokritju“ glede na vse prihodke družbe ÖBB-Infra. Pri tem bi bilo treba v stroške kritja všteti tudi državne subvencije v skladu s členom 42 BbG, pa tudi druge uporabnine, ki jih zaračunava ÖBB-Infra, na primer za uporabo potniških peronov ali za uporabo napajalnih sistemov.
- 24 Nasprotno pa družba ÖBB-Infra zavrača, da bi bila presoja SCK v zvezi s „ciljnim prihodkom“ prenizka. SCK naj v izračunu ne bi smela prezreti servisnih vlakov, temveč bi morala uporabiti skupni ciljni prihodek, ki ga je določil pristojni minister.

Povzetek obrazložitve predloga za sprejetje predhodne odločbe

- 25 Predložitveno sodišče ne podaja lastnih stališč, ampak samo povzema navedbe strank.