

Mål C-538/23**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler****Datum för ingivande:**

22 augusti 2023

Domstol som begär förhandsavgörande:

Bundesverwaltungsgericht (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

21 augusti 2023

Klagande:

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

Motpart:

Schienen-Control Kommission

Saken i det nationella målet

Överklaganden av beslut om fastställelse av uppräknningar som läggs på infrastrukturavgifter enligt artikel 32 i direktiv 2012/34

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Förevarande begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF avser tolkningen av artikel 32 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

I. Ska unionsrätten, i synnerhet artikel 32 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt

europiskt järnvägsområde (nedan kallat direktiv 2012/34/EU), tolkas på så sätt att en medlemsstat ska fastställa uppräknings **i förväg**, innan den berörda tågplaneperioden som ansökningarna om uppräknings avser börjar (eller åtminstone innan den löper ut), eller får medlemsstaten även fastställa uppräknings **i efterhand**, efter att den berörda tågplaneperioden har löpt ut (eventuellt flera år senare)? Ska medlemsstatens godkännande av uppräknings anses utgöra en **slutlig** fastställelse i den mening som avses i artikel 32 i direktiv 2012/34/EU?

II. Ska unionsrätten, i synnerhet artikel 32.1 och 32.6 jämförd med artikel 27.4 i direktiv 2012/34/EU, tolkas på så sätt att uppräknings (vid en ändring av grunddrag i avgiftssystemet) först ska offentliggöras i beskrivningen av järnvägsnätet (eventuellt i förening med förbehåll för att de fastställs) och att de därefter ska fastställas av medlemsstaten, det vill säga först efter offentliggörandet, och att dessa steg ska ske i **denna kronologiska ordning**? Räcker det att ”enbart” uppräknings nivå justeras i förhållande till föregående års tågplaneperiod för att det ska anses föreligga en ändring av grunddrag i avgiftssystemet i den mening som avses i artikel 32.6 i direktiv 2012/34/EU?

III. (Om fråga II. första meningen ska besvaras jakande:) Ska unionsrätten, i synnerhet artikel 32.1 och 32.6 jämförd med artikel 27.2 och 27.4 i direktiv 2012/34/EU och bilaga IV punkt 2 i samma direktiv – i ljuset av principerna om öppenhet och planeringssäkerhet i skäl 34 i direktiv 2012/34/EU – tolkas på så sätt att en medlemsstat inte får fastställa **uppräknings** om storleken på själva uppräknings inte **offentliggjorts** i beskrivningen av järnvägsnätet för den berörda tågplaneperioden (för vilken ansökningar om dessa uppräknings gjorts), utan det endast är de totala avgifterna per körd tågkilometer (som beräknats som summan av avgifter för den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs enligt artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU och uppräknings enligt artikel 32 i samma direktiv) för respektive marknadssegment som offentliggjorts i beskrivningen av järnvägsnätet, vilket får till följd att järnvägsföretagen utifrån beskrivningen av järnvägsnätet varken kan utläsa avgifterna för ”direkta kostnader” [i den mening som avses i artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU jämförd med artikel 2 punkt 1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (nedan kallad genomförandeförordning 2015/909)] eller uppräknings enligt artikel 32 i direktiv 2012/34/EU för respektive marknadssegment?

IV. (Om fråga II. första meningen ska besvaras jakande:) Ska unionsrätten, i synnerhet artikel 32.1 och 32.6 jämförd med artikel 27.4 i direktiv 2012/34/EU – i ljuset av principerna om öppenhet och planeringssäkerhet i skäl 34 i direktiv 2012/34/EU – tolkas på så sätt att de uppräknings som offentliggjorts i beskrivningen av järnvägsnätet för den berörda tågplaneperioden är **bindande** för medlemsstaten när den fastställer uppräknings? Medför denna bindande verkan att medlemsstaten inte får fastställa högre uppräknings i ett marknadssegment än de som offentliggjorts i den tillhörande beskrivningen av järnvägsnätet? Eller

föreligger en sådan bindande verkan endast med avseende på de totala avgifterna som fastställts (det vill säga avgifterna för ”direkta kostnader” i den mening som avses i artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU jämförd med artikel 2 punkt 1 i genomförandeförordning 2015/909) med tillägg för uppräkningsarna enligt artikel 32 i direktiv 2012/34/EU), med följderna att dessa inte får vara högre än de som offentliggjorts i beskrivningen av järnvägsnätet, medan uppräkningsarna i sig däremot får sättas högre än de som offentliggjorts i beskrivningen av järnvägsnätet? Får den ansökan om fastställelse som ursprungligen ingetts till medlemsstaten även en bindande verkan med avseende på uppräkningsarnas nivå, och om så är fallet, i vilket hänseende får en justering inte längre ske (är det inte längre tillåtet att justera nivån uppåt eller att justera den nedåt)? Finns det någon annan form av bindande verkan?

V. Ska unionsrätten, i synnerhet artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU, tolkas på så sätt att grunden för att fastställa huruvida uppräkningsarna principiellt är tillåtna (bortsett från den obligatoriska prövningen av vad marknaden kan bära) – det vill säga i syfte att uppnå fullständig kostnadstäckning för infrastrukturförvaltaren – inte är de sammanlagda intäkter som **medlemsstaten föreskriver** att järnvägsinfrastrukturförvaltaren ska uppnå (**”intäktsmål”**), vilket består av summan av avgifter för den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs i den mening som avses i artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU och uppräkningsarna enligt artikel 32.1 i samma direktiv, utan det i stället är nödvändigt att beräkna och fastställa kostnaden för att uppnå fullständig kostnadstäckning, för att på grundval av denna kunna bedöma huruvida och i vilken omfattning uppräkningsarna i förekommande fall får fastställas? Ska, vid denna fastställelse av huruvida det principiellt är tillåtet att lägga på uppräkningsarna (bortsett från den obligatoriska prövningen av vad marknaden kan bära), även **statligt stöd** från medlemsstaten till järnvägsinfrastrukturförvaltaren beaktas, och om så är fallet, på vilket sätt ska det ske? Ska dessa statliga stöd i förekommande fall dras av från den nödvändiga kostnaden för att uppnå fullständig kostnadstäckning (utöver avgifterna för den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs)? Ska unionsrätten, i synnerhet artikel 32.1 jämförd med artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU, i detta sammanhang tolkas på så sätt att medlemsstaten, utöver avgifterna för den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs och de statliga stöd som eventuellt ska beaktas, även ska fastställa **alla ytterligare vinster** som järnvägsinfrastrukturförvaltaren gör från annan ekonomisk verksamhet och **alla stöd som finansieras av privata källor och inte ska återbetalas**, och beakta dessa vid bedömningen av om uppräkningsarna är tillåtna, och om så är fallet, i vilken form ska det ske, och ska det i förekommande fall också ske genom avdrag från den nödvändiga kostnaden för att uppnå fullständig kostnadstäckning? Ska andra **avgifter som tas ut** av järnvägsinfrastrukturförvaltaren – såsom avgifter för användning av plattformar för passagerare (**”stationsavgift”**) och avgifter för användning av elförsörjningsutrustning för drivmotorström till tåg – och **andra ekonomiska poster** hos järnvägsinfrastrukturförvaltaren beaktas vid denna bedömning?

Anförda unionsbestämmelser

Direktiv 2012/34, skäl 34, artiklarna 8.4, 27.2, 27.4, 31.3, 32.1 och 32.6 samt bilaga IV punkt 2

Genomförandeförordning 2015/909, artikel 2 punkt 1

Anförda nationella bestämmelser

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz) (federal lag om järnvägar, spårbundna fordon på järnväg och järnvägstrafik) (nedan kallad järnvägslagen), 59 § i dess lydelse enligt BGBl I nr 143/2020; 67 § i dess lydelse enligt BGBl. nr 137/201; 67d § i dess lydelse enligt BGBl. nr 137/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) (federal lag om omorganisation av de österrikiska statliga järnvägarnas rättsförhållanden) i dess lydelse enligt BGBl. nr 95/2009, 42 § punkterna 1–3

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 ÖBB-Infrastruktur AG (nedan kallat ÖBB-Infrastruktur) är det företag som förvaltar järnvägsinfrastrukturen och ansvarar för att offentliggöra avgifterna i den aktuella beskrivningen av järnvägsnätet, samt för uttag av avgifterna. Schienen-Control Kommission (nedan kallat SCK) är den nationella myndighet som är behörig att fastställa uppräkningsarna.
- 2 För tågplaneperioden år 2018 ansökte ÖBB-Infrastruktur för första gången om fastställelse av uppräkningsarna som ska läggas på infrastrukturavgifterna. Den berörda tågplaneperioden löpte från den 10 december 2017 till den 8 december 2018. Järnvägsföretagen kunde ansöka om tilldelning av infrastrukturkapacitet för denna period fram till den 10 april 2017. Fyra månader innan denna frist löpte ut offentliggjorde ÖBB-Infrastruktur i sin beskrivning av järnvägsnätet produktkatalogen med tåglägen för den berörda perioden.
- 3 Tågplaneperioden år 2019 löpte från den 9 december 2018 till den 7 december 2019. Järnvägsföretagen kunde ansöka om tilldelning av infrastrukturkapacitet för denna period fram till den till den 9 april 2018. Fyra månader innan denna frist löpte ut offentliggjorde ÖBB-Infrastruktur i sin beskrivning av järnvägsnätet produktkatalogen med tåglägen för den berörda perioden.
- 4 Båda produktkatalogerna för tågplaneperioderna 2018 och 2019 innehöll följande information: *”Infrastrukturavgifterna ska betalas av [järnvägsföretagen] för de tjänster som ingår i minimipaketet av tillträdestjänster enligt [hänvisning till ett*

annat ställe i beskrivningen av järnvägsnätet]. Infrastrukturavgiften ska fastställas med beaktande av bestämmelserna i Eisenbahngesetz (järnvägslagen) (i synnerhet 67 § och följande paragrafer) och genomförandeförordning 2015/909/EU. ... Infrastrukturavgifterna innefattar de kostnader som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (67 § punkt 1 Eisenbahngesetz) och uppräknings (67d § Eisenbahngesetz) samt tillägg och avdrag (67a § och följande paragrafer i Eisenbahngesetz). ... Uppräkningar ska fastställas för marknadssegmenten 'kommersiell persontrafik', 'allmännyttig persontrafik', 'lokal trafik, hög kapacitet', 'lokal trafik, låg kapacitet' och 'godstransport med systemtåg'.

- 5 I 2018 års beskrivning av järnvägsnätet angavs endast den totala avgift som ska betalas per körd kilometer i tågläge för vart och ett av de fem marknadssegmenten, men däremot inte nivån på avgifterna för direkta kostnader och uppräknings i respektive marknadssegment.
- 6 I 2019 års beskrivning av järnvägsnätet angavs däremot både uppräknings och avgifter för direkta kostnader per körd kilometer i tågläge för de enskilda marknadssegmenten, och dessutom den totala avgiften som ska betalas, vilken är summan av dessa.
- 7 2018 och 2019 års beskrivningar av järnvägsnätet innehöll följande mening beträffande uppräkningsarna: *"Förfarandet för fastställelse av uppräknings enligt 67d § punkt 6 Eisenbahngesetz pågår fortfarande."* 2019 års beskrivning av järnvägsnätet innehöll däremot ett mer utförligt förbehåll avseende fastställelsen för det fall att *"ett slutligt beslut i detta förfarande antas först efter att tågplaneperioden inletts"* samt påpekandet att *"infrastrukturavgifter som tagits ut till ett för lågt eller för högt belopp fram till den tidpunkten kommer att återbetalas eller krävas in"* i sådana fall.
- 8 Den 12 augusti 2016 ingav ÖBB-Infrastruktur en ansökan till SCK om fastställelse av uppräknings, vars nivå angavs i detalj för de fem berörda marknadssegmenten (vilka tidigare inte offentliggjorts i 2018 års beskrivning av järnvägsnätet), som ska läggas på infrastrukturbeloppen för tågplaneperioden år 2018. Dessa uppräknings fastställdes av SCK för tågplaneperioden år 2018.
- 9 WESTbahn Management GmbH (nedan kallat WESTbahn Management) överklagade nämnda beslut till Bundesverwaltungsgericht. Denna domstol upphävde beslutet med motiveringen att utredningen var bristfällig och återförvisade ärendet för förnyad prövning och nytt avgörande till SCK. SCK återupptog förfarandet för tågplaneperioden år 2018.
- 10 Den 18 augusti 2017 ingav ÖBB-Infrastruktur en ansökan till SCK om fastställelse av vissa uppräknings, vars nivå angavs i detalj för de fem berörda marknadssegmenten (vars nivå tidigare offentliggjorts i 2019 års beskrivning av järnvägsnätet), som ska läggas på infrastrukturbeloppen för tågplaneperioden år 2019.

- 11 SCK förenade detta förfarande med förfarandet beträffande uppräknningar för år 2018 och inledde ett förfarande för prövning av ÖBB-Infrastrukturs direkta kostnader, vilket också förenades med de två andra förfarandena.
- 12 SCK begärde att ÖBB-Infrastruktur skulle göra en ny beräkning av de direkta kostnaderna. Därpå ansökte ÖBB-Infrastruktur genom en skrivelse av den 24 juni 2019 om ändring av de uppräknningar som ursprungligen begärts för åren 2018 och 2019. Som skäl angavs att om SCK förväntas fastställa de direkta kostnaderna till ett lägre belopp än vad ÖBB-Infrastruktur planerat, så måste uppräknningarna sättas högre för att uppnå det intäktsmål som fastställts genom ett ministerbeslut.
- 13 Därpå antog SCK ett beslut beträffande ÖBB-Infrastrukturs ansökningar om fastställelse av uppräknningar enligt 67d § punkt 6 som ska läggas på infrastrukturavgifterna för åren 2018 och 2019 samt beträffande ÖBB-Infrastrukturs direkta kostnader inom ramen för ett förfarande för konkurrensövervakning. Genom punkt 1 i beslutet fastställde SCK för tågplaneperioden år 2018 uppräknningar och avgifter för direkta kostnader per körd kilometer i tågläge för vart och ett av de fem marknadssegmenten samt den totala avgiften som ska betalas per körd kilometer i tågläge, vilken är summan av dessa. Genom punkt 2 i beslutet fastställde SCK för tågplaneperioden år 2019 uppräknningar och avgifter för direkta kostnader per körd kilometer i tågläge för vart och ett av de fem marknadssegmenten samt den totala avgiften som ska betalas per körd kilometer i tågläge, vilken är summan av dessa.
- 14 Både ÖBB-Infrastruktur och WESTbahn Management har överklagat detta beslut till den hänskjutande domstolen och har yrkat att den ska upphäva punkterna 1 och 2 i beslutet såvitt avser uppräknningar och direkta kostnader för tågplaneperioderna år 2018 och 2019.
- 15 Enligt 42 § i Bundesbahngesetz ska ÖBB-Infrastruktur erhålla statliga stöd av Republiken Österrike, vilka också betalades ut för åren 2018 och 2019. I detta sammanhang ska Republiken Österrike lämna information till ÖBB-Infrastruktur om de sammanlagda intäkter (som kallas ”intäktsmål” eller ”målintäkt”) som ÖBB-infrastruktur ska generera under den berörda tågplaneperioden. Informationen om intäktsmålet lämnas via transportministeriet efter samråd med finansministeriet och fastställs med stöd av 42 § Bundesbahngesetz för varje tågplaneperiod. För tågplaneperioden år 2018 fastställde Republiken Österrike ett intäktsmål på 369,05 miljoner euro exklusive servicetåg och exklusive tillägg och avdrag (såsom tillägg för kapacitetsbegränsningar och uppräkningsstal för lok). (Inbegripet servicetåg men exklusive tillägg och avdrag var intäktsmålet 377,67 miljoner euro.) Begreppet ”servicetåg” omfattar tågfärder med endast lok och med tomma persontåg, det vill säga rena transporter av tåg utan gods eller personer. För tågplaneperioden år 2019 fastställde Republiken Österrike ett intäktsmål på 376,49 miljoner euro exklusive servicetåg och exklusive tillägg och avdrag (inbegripet servicetåg men exklusive tillägg och avdrag var intäktsmålet 385,53 miljoner euro.)

- 16 SCK utgår från det aktuella ”intäktsmålet” (exklusive servicetåg och exklusive tillägg och avdrag) vid beräkningen av uppräkningsarna och slår fast följande i sitt beslut: *”Detta intäktsmål (exklusive servicetåg och exklusive tillägg och avdrag) ska täckas genom avgifter, med beaktande av en uppdelning i direkta kostnader å ena sidan och uppräkningsarna å andra sidan. Medan uppräkningsarna åtminstone ska täcka en del av de allmänna kostnaderna, det vill säga de fasta kostnaderna, är syftet med avgifterna som fastställs till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs (c) att täcka de direkta kostnaderna. Dessa varierar – till skillnad från de allmänna kostnaderna – beroende på antalet körda kilometer i tåglägen. Därmed måste man i ett första steg, genom att dra av de direkta kostnaderna för varje körd kilometer i tågläge i respektive marknadssegment från det intäktsmål som bestämts, beräkna hur hög andel av de allmänna kostnaderna som ska täckas med uppräkningsarna. Detta kallas nedan för täckningsbidragsmål.”*

Parternas huvudargument

- 17 När det gäller fastställelsen av uppräkningsarna anser ÖBB-Infrastruktur att det är fråga om en fastställelse som avser en viss tidsperiod, det vill säga en fastställelse i efterhand. SCK delar detta synsätt och har därvid åberopat rättspraxis från österrikiska Verwaltungsgerichtshof och doktrinen å ena sidan, och domen av den 9 november 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) (bland annat punkt 97), å andra sidan.
- 18 WESTbahn Management har däremot gjort gällande att principen om öppenhet som gäller i järnvägslagstiftningen och skyddet för berättigade förväntningar utgör hinder för en retroaktiv fastställelse. Följaktligen ska fastställelsen ske på förhand. Verwaltungsgerichtshofs rättspraxis, vilken åberopats av SCK, har antagits inom ramen för den allmänna konkurrensövervakningen av SCK, vilken sker i form av efterhandskontroll. I förevarande mål är det emellertid fråga om ett förfarande för fastställelse på förhand med avseende på avgifter som utgör ett undantag från de allmänna avgiftsbestämmelserna på området för järnvägslagstiftningen. Huvudsyftet med att kontrollera och fastställa avgifter på förhand är att förebygga brister i järnvägsföretagens rättsliga skydd och rättsliga efterlevnad, vilka kan uppstå till följd av den betydande maktobalans som beror på den monopolställning som ägaren av järnvägsnätet innehar. En efterhandskontroll kan inte på ett tillförlitligt sätt förhindra konkurrensbegränsningar. WESTbahn Management anser vidare att domen av den 9 november 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) inte är tillämplig, eftersom det där var fråga om en behörighetsbegränsning med avseende på kontrollen av avgifter som omfattas av offentlighetsreglering. I domen sägs varken uttryckligen eller indirekt någonting om regleringsorganens befogenhet att retroaktivt fastställa avgiftsbeloppet.
- 19 WESTbahn Management anser att unionslagstiftaren har upprättat ett enhetligt system, enligt vilket godkännande, fastställelse, offentliggörande och tillämpning

av avgifter sker i just denna ordningsföljd. Detta utgör ett undantag från den allmänna avgiftsbestämmelsen. Följaktligen måste en fastställelse först godkännas. Först därefter kan avgifterna offentliggöras i beskrivningen av järnvägsnätet, varpå civilrättsliga avtal ingås mellan järnvägsinfrastrukturföretag och järnvägsföretag på grundval av denna beskrivning. Det var således lagstridigt att tillämpa de uppräknings som visserligen offentliggjorts i 2018 och 2019 års beskrivningar av järnvägsnätet men ännu inte hade godkänts.

- 20 SCK anser att uppräkningsarna kunde fastställas trots att de inte offentliggjorts i 2018 års beskrivning av järnvägsnätet. Infrastrukturavgifter och uppräkningsarna ska visserligen redovisas separat. Proportionalitetsprincipen innebär emellertid att frågan huruvida dessa får fastställas trots utebliven publicering inte kan besvaras nekande. Proportionalitetsprincipen ska även beaktas inom ramen för unionsrättens genomförande och garanteras enligt artikel 51.1 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Järnvägsföretagen fick kännedom om den totala infrastrukturavgiften per marknadssegment genom offentliggörandet i 2018 års beskrivning av järnvägsnätet. Därmed var även kravet på ekonomisk förutsebarhet uppfyllt.
- 21 I detta hänseende anser SCK i sitt beslut att de offentliggjorda avgifterna är bindande, då SCK inte får fastställa högre totala avgiftsbelopp per marknadssegment – det vill säga summan av avgifterna för direkta kostnader och uppräkningsarna – än vad som dessförinnan offentliggjorts i beskrivningen av järnvägsnätet. SCK kan emellertid välja att sätta ned eller höja såväl avgifterna för direkta kostnader som uppräkningsarna i förhållande till vad som offentliggjorts i beskrivningen av järnvägsnätet, så länge de offentliggjorda totala avgiftsbeloppen inte överskrider.
- 22 ÖBB-Infrastruktur har gjort gällande att även dess egen planeringssäkerhet ska skyddas, då det är ett järnvägsinfrastrukturföretag: bolaget har ansökt om fastställelse av uppräkningsarna för båda tågplaneprioderna 16 månader i förväg och började planera avgifterna, med ledtider inräknat, cirka 22 månader innan respektive tågplanepriod började. Vid den slutliga fastställelsen av avgifterna måste det således vara möjligt för den hänskjutande domstolen att justera avgifterna för direkta kostnader och uppräkningsarna både uppåt och nedåt, även om det skulle innebära att nivån på de totala avgiftsbelopp som offentliggjorts eller angetts i ansökningarna om fastställelse överskrider. ÖBB-Infrastruktur har därför genom sina förstahandsyrkanden begärt att den hänskjutande domstolen ska fastställa avgifterna för direkta kostnader och uppräkningsarna till närmare angivna belopp (vilka delvis är högre än de som offentliggjorts i beskrivningen av järnvägsnätet och således utan hänsyn till någon bindande verkan).
- 23 WESTbahn Management anser att ett ”intäktsmål” är principiellt rättsstridigt. SCK borde i stället ha beräknat kostnaderna för att uppnå fullständig kostnadstäckning och endast fastställt uppräkningsarna om ett underskott i förhållande till ÖBB-Infrastrukturs totala intäkter konstaterades. I detta sammanhang borde även de statliga stöden enligt 42 § i Bundesbahngesetz

beaktats vid beräkningen av kostnadstäckningen. Så borde även ha skett för andra avgifter som ÖBB-Infrastruktur tagit ut, exempelvis för användning av plattformar för passagerare eller användning av elförsörjningsutrustning.

- 24 I motsats till detta har ÖBB-Infrastruktur ifrågasatt SCK:s bedömning av ”intäktsmålet” och anser att det satts för lågt. SCK borde inte ha utelämnat servicetåg från beräkningen, utan borde i stället ha tillämpat det totala intäktsmål som föreskrivits av det behöriga ministeriet.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

- 25 Den hänskjutande domstolen har inte lämnat någon egen redogörelse, utan har endast återgett parternas argumentation.

ARBETS-DOKUMENT