

**Vec C-538/23**

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1  
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

**Dátum podania:**

22. august 2023

**Vnútroštátny súd:**

Bundesverwaltungsgericht

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

21. august 2023

**St'ážovateľky:**

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

**Odporkyňa:**

Schienen-Control Kommission

---

## **Predmet konania vo veci samej**

Sťažnosť proti schváleniu trhových prirážok k poplatkom za využívanie železničnej infraštruktúry podľa článku 32 smernice 2012/34

## **Predmet a právny základ návrhu**

Návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ sa týka výkladu článku 32 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor

## **Prejudiciálne otázky**

**I.** Má sa právo Únie, predovšetkým článok 32 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (ďalej len „smernica 2012/34/EÚ“), vykladať tak, že členský štát má trhové prirážky schváliť *ex ante* pred začiatkom (alebo prinajmenšom pred uplynutím) príslušného obdobia, na ktoré platí cestovný poriadok, pre ktoré bola podaná žiadosť o trhové prirážky; alebo môže členský štát schváliť trhové prirážky aj *ex post* po uplynutí predmetného obdobia, na ktoré platí cestovný poriadok (prípadne aj o pár rokov neskôr)? Má sa pod schválením trhových prirážok členským štátom v zmysle článku 32 smernice 2012/34/EÚ rozumieť **právoplatné** rozhodnutie o schválení?

**II.** Má sa právo Únie, predovšetkým článok 32 ods. 1 a ods. 6 v spojení s článkom 27 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ, vykladať tak, že – **v chronologickom poradí** – trhové prirážky (v prípade zmeny základných prvkov) treba najprv uverejniť v podmienkach používania siete (prípadne s výhradou schválenia) a až po ich uverejnení ich členský štát má schváliť? Ide o **zmenu základných prvkov** podľa článku 32 ods. 6 smernice 2012/34/EÚ, keď sa mení „iba“ výška trhových prirážok vo vzťahu k obdobiu platnosti cestovného poriadku v predchádzajúcom roku?

**III.** (V prípade kladnej odpovede na prejudiciálnu otázku II prvú vetu): Má sa právo Únie, predovšetkým článok 32 ods. 1 a ods. 6 v spojení s článkom 27 ods. 2 a ods. 4 smernice 2012/34/EÚ v spojení s prílohou IV bodom 2 tejto smernice – vo svetle zásady transparentnosti a predvídateľnosti v zmysle odôvodnenia 34 danej smernice – vykladať tak, že členský štát nemôže schváliť **trhové prirážky**, ak výška samotných trhových prirážok nebola **zverejnená** v podmienkach používania siete na príslušné obdobie sieťového cestovného poriadku (za ktoré sa podala žiadosť o schválenie týchto trhových prirážok)? V týchto podmienkach používania železničnej siete bol skôr len celkový poplatok za prejdený vlakokilometer (ako súčet poplatkov za náklady priamo vynaložené na prevádzku

vlakú v súlade s článkom 31 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ a trhových prirážok podľa článku 32 smernice 2012/34/EÚ) uverejnený pre každý segment trhu; to znamená, že železničné spoločnosti sa z týchto podmienok používania železničnej siete nemohli dozvedieť ani o poplatkoch za „priame náklady“ [v zmysle článku 31 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ v spojení s článkom 2 bodom 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/909 z 12. júna 2015 o metódach výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb (ďalej len „vykonávacie nariadenie 2015/909/EÚ“)] ani o trhových prirážkach podľa článku 32 smernice 2012/34/EÚ, na trhový segment.

**IV.** (V prípade kladnej odpovede na prejudiciálnu otázku II. prvú vetu): Má sa právo Únie, predovšetkým článok 32 ods. 1 a ods. 6 v spojení s článkom 27 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ – vo svetle zásady transparentnosti a predvídateľnosti v zmysle odôvodnenia 34 danej smernice – vykladať tak, že trhové príplatky zverejnené v podmienkach používania železničnej siete na príslušné obdobie cestovného poriadku majú **záväzný účinok** pre schválenie členským štátom? Vyplýva z tohto záväzného účinku, že členský štát nemôže schváliť žiadne vyššie trhové prirážky za trhový segment, ako tie, ktoré boli uverejnené v príslušných podmienkach používania železničnej siete? Alebo existuje záväzný účinok iba v tej súvislosti, že schválené celkové poplatky (to sú poplatky za „priame náklady“ podľa článku 31 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ v spojení s článkom 2 bodom 1 vykonávacieho nariadenia 2015/909/EÚ vrátane trhových prirážok podľa článku 32 uvedenej smernice) nemôžu byť vyššie ako tie, ktoré sú uverejnené v podmienkach používania železničnej siete, ale, naopak, trhové prirážky môžu byť schválené vyššie ako poplatky, ktoré sú zverejnené v podmienkach používania železničnej siete? Existuje aj záväzný účinok žiadosti o schválenie, ktorá bola pôvodne predložená členskému štátu, pokiaľ ide o trhové prirážky, a ak áno, v akom zmysle (nie je povolené žiadne ďalšie zvýšenie ani žiadne zníženie)? Existuje iná forma záväzného účinku?

**V.** Má sa právo Únie, predovšetkým článok 32 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ vykladať tak, že na stanovenie zásadnej prípustnosti trhových prirážok (okrem životaschopnosti trhu, ktorú treba posúdiť) – teda na účely úplného pokrytia nákladov manažéra infraštruktúry – sa nemá vychádzať z celkového výnosu, ktorý sa má dosiahnuť („**cieľový výnos**“) a manažérovi železničnej infraštruktúry ho **stanovil členský štát**, pričom pozostáva zo súčtu poplatkov za náklady vynaložené priamo na prevádzku vlakú podľa článku 31 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ a trhových prirážok podľa článku 32 ods. 1 tejto smernice, ale treba stanoviť náklady na úplné pokrytie a určiť ich tak, aby na základe nich bolo možné posúdiť, či, a ak je to potrebné, do akej miery možno schváliť trhové prirážky? Majú sa pri stanovení zásadnej prípustnosti trhových prirážok (nezávisle od životaschopnosti trhu, ktorú treba posúdiť) zohľadniť aj **štátne dotácie** členského štátu pre podnik železničnej infraštruktúry; ak áno, akou formou sa to má uskutočniť? Majú sa tieto štátne dotácie prípadne odpočítavať od nákladov potrebných na ich úplné pokrytie (okrem poplatkov za náklady priamo vynaložené na prevádzku vlakov)? Má sa v tejto súvislosti právo Únie, predovšetkým článok 32 ods. 1 v spojení s článkom 8 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ, vykladať tak,

že členský štát, ktorý okrem poplatkov za náklady priamo vynaložené na prevádzku vlaku a všetkých štátnych dotácií, ktoré je potrebné vziať do úvahy – musí určiť **všetky ostatné zisky** podniku železničnej infraštruktúry z iných hospodárskych činností a všetky **nenávratné dotácie získané zo súkromných zdrojov** – a vziať ich do úvahy pri posudzovaní otázky prípustnosti trhových prirážok; ak áno, akou formou sa to musí urobiť, prípadne v rovnakej miere ich odpočítaním od požadovaných nákladov na ich úplné pokrytie? Majú byť ďalšie **poplatky vyberané** podnikom železničnej infraštruktúry – ako sú poplatky za používanie nástupíšť pre cestujúcich („staničné poplatky“) a poplatky za používanie napájacích zariadení pre trakčný prúd – ako aj **iné obchodné položky** podniku železničnej infraštruktúry zahrnuté do tohto posúdenia?

### Citované predpisy práva Únie

Smernica 2012/34, odôvodnenie 34, článok 8 ods. 4, článok 27 ods. 2 a 4, článok 31 ods. 3, článok 32 ods. 1 a 6, príloha IV bod 2

Vykonávacie nariadenie 2015/909, článok 2 bod 1

### Citované vnútroštátne predpisy

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz) (spolkový zákon o železničiach, koľajových vozidlách a železničnej preprave, Rakúsko; ďalej len „EisbG“), § 59 v znení podľa Bundesgesetzblatt (Spolková zbierka zákonov, Rakúsko; ďalej len „BGBI“) I č. 143/2020, 67; § 67 v znení podľa BGBI. č. 137/2015 a v znení podľa BGBI. č. 231/2021; §67d v znení podľa BGBI. č. 137/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) [spolkový zákon o reorganizácii právnych vzťahov rakúskych spolkových železníc (spolkový zákon o železničiach z roku 1992), Rakúsko] v znení podľa BGBI. č. 95/2009, § 42 ods. 1 až 3

### Zhrnutie skutkového stavu a konania

- 1 ÖBB-Infrastruktur AG (ďalej len „ÖBB-Infra“) je podnik železničnej infraštruktúry, ktorý je v Rakúsku zodpovedný za uverejnenie poplatkov v konkrétnych podmienkach používania železničnej siete (ďalej len „SNNB“), ako aj za vyberanie poplatkov. Trhové prirážky schvaľuje zodpovedný vnútroštátny regulátor, Schienen-Control Kommission (Komisia pre kontrolu železníc, Rakúsko; ďalej len „SCK“).
- 2 Pre cestovný poriadok 2018 ÖBB-Infra prvý raz podal žiadosť o schválenie trhových prirážok k poplatkom za infraštruktúru. Tento cestovný poriadok platil od 10. decembra 2017 do 8. decembra 2018. Do 10. apríla 2017 mohli železničné

- spoločnosti požiadať o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry na toto obdobie. Štyri mesiace pred uplynutím tejto lehoty ÖBB-Infra vo svojich SNNB uverejnil produktový katalóg vlakových trás na príslušné obdobie.
- 3 Cestovný poriadok 2019 platil od 9. decembra 2018 do 7. decembra 2019. Do 9. apríla 2018 mohli železničné spoločnosti požiadať o pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry na toto obdobie. Štyri mesiace pred uplynutím tejto lehoty ÖBB-Infra vo svojich SNNB uverejnil produktový katalóg vlakových trás na príslušné obdobie.
  - 4 Produktové katalógy pre cestovné poriadky 2018 a 2019 obsahovali každý túto informáciu: *„Poplatky za infraštruktúru zaplatia [železničné dopravné spoločnosti] za služby minimálneho prístupového balíka v súlade s [poznámka na inom mieste v SNNB]. Stanovenie poplatku za infraštruktúru sa uskutoční v súlade s ustanoveniami zákona o železniciach (najmä § 67 a nasl.) a vykonávacieho nariadenia 2015/909/EÚ. (...) Poplatky za infraštruktúru zahŕňajú náklady priamo vynaložené na prevádzku vlaku (§ 67 ods. 1 EisebG) a trhové prirážky (§ 67d EisebG), ako aj prirážky/zľavy (§ 67a a nasl. EisebG). Trhové prirážky sú stanovené pre segmenty trhu „súkromná osobná doprava“, „verejná diaľková osobná doprava“, „miestna doprava silná“, „miestna doprava slabá“ a „nákladná doprava nemanipulovaná“.*
  - 5 V SNNB 2018 bol pre každý z uvedených piatich segmentov trhu vykázaný len celkový poplatok, ktorý sa mal zaplatiť za prejdený kilometer vlakovej trate, ale nie výška poplatkov za priame náklady a trhové prirážky v príslušnom segmente trhu.
  - 6 Oproti tomu sa v SNNB 2019 pre každý segment trhu uvádzali tak trhové prirážky, ako aj poplatky za priame náklady za prejdený kilometer vlakovej trasy a následne sa z oboch spočítal celkový poplatok, ktorý sa mal zaplatiť.
  - 7 Pokiaľ ide o trhové prirážky, v SNNB 2018 a SNNB 2019 bola vždy uvedená veta: *„Proces schvaľovania trhových prirážok podľa § 67d ods. 6 EisebG ešte prebieha.“* Iba SNNB 2019 obsahovali dodatočnú, podrobnejšie upravenú výhradu súhlasu pre prípad, že *„právoplatné rozhodnutie v tomto konaní by malo byť dostupné až po začatí obdobia platnosti cestovného poriadku“*, pričom pre tento prípad bolo avizované *„následné alebo spätné vyúčtovanie poplatkov za infraštruktúru, ktoré dovedy mohli byť príliš vysoké alebo podhodnotené“*.
  - 8 ÖBB-Infra listom z 12. augusta 2016 požiadala SCK o schválenie trhových prirážok s presne stanovenou výškou (ktoré predtým neboli zverejnené v SNNB 2018) pre päť segmentov trhu k poplatku za infraštruktúru pre cestovný poriadok na rok 2018. SCK schválila tieto trhové prirážky na obdobie cestovného poriadku 2018.
  - 9 Na základe sťažnosti spoločnosti WESTbahn proti tomuto rozhodnutiu Bundesverwaltungsgericht (Spolkový správny súd, Rakúsko) zrušil rozhodnutie



z dôvodu nedostatkov pri vyšetovaní a vec vrátil SCK na nové prejednanie a rozhodnutie, ktorá pokračovala vo svojom konaní k cestovnému poriadku 2018.

- 10 ÖBB-Infra listom zo dňa 18. augusta 2017 požiadala SCK o schválenie piatich spomínaných prirážok, ktorých výšku presne stanovila (ich výška bola predtým zverejnená v SNNB 2019), k poplatkom za infraštruktúru na obdobie cestovného poriadku 2019.
- 11 SCK spojila toto konanie s konaním vo veci prirážok za rok 2018 a začala konanie vo veci posúdenia priamych nákladov spoločnosti ÖBB-Infra, ktoré bolo v rovnakej miere spojené s ďalšími dvoma konaniami.
- 12 SCK požadovala od ÖBB-Infra prepočet priamych nákladov. ÖBB-Infra v nadväznosti na to požiadala listom z 24. júna 2019 o zmenu pôvodne požadovaných trhových prirážok na roky 2018 a 2019 s odôvodnením, že ak by SCK priame náklady plánovala stanoviť nižšie, ako ich plánovala stanoviť ÖBB-Infra, trhové prirážky by zrejme museli byť stanovené vyššie, aby sa dosiahol cieľový výnos stanovený ministerstvom.
- 13 SCK následne rozhodla o žiadostiach ÖBB-Infra o schválenie prirážok v súlade s § 67d ods. 6 EisbG k poplatkom za infraštruktúru na roky 2018 a 2019, ako aj v rámci konania vo veci dohľadu nad hospodárskou súťažou o priamych nákladoch ÖBB-Infra. V bode 1) výroku stanovila na obdobie cestovného poriadku 2018 trhové prirážky a poplatky za priame náklady za kilometer prejdenej vlakovej trate. V bode 2) výroku stanovila pre cestovný poriadok 2019 pre každý z piatich trhových segmentov trhové prirážky a poplatky za priame náklady na prejdený vlakokilometer a potom oba sčítala a stanovila celkový poplatok za prejdený vlakokilometer.
- 14 Tak ÖBB-Infra, ako aj WESTbahn podali na vnútroštátny súd sťažnosť proti tomuto rozhodnutiu a obe nesúhlasili ani s bodmi 1) a 2) výroku k prirážkam a priamym nákladom cestovných poriadkov 2018 a 2019.
- 15 ÖBB-Infra dostáva od Rakúskej republiky štátne dotácie podľa § 42 Bundesbahngesetz (spolkový zákon o železniciach, Rakúsko) a dostala ich aj na roky 2018 a 2019. V tejto súvislosti Rakúska republika oznámi ÖBB-Infra prostredníctvom ministerstva dopravy, po dohode s ministerstvom financií, opierajúc sa o § 42 Bundesbahngesetz (spolkový zákon o železniciach, Rakúsko), pre každé obdobie platnosti cestovného poriadku, koľko celkových poplatkov (označovaných ako „cieľový príjem“ alebo „cieľový výnos“) musí ÖBB-Infra vygenerovať z poplatkov za infraštruktúru vrátane trhových prirážok v príslušnom období platnosti cestovného poriadku. Na obdobie platnosti cestovného poriadku 2018 si Rakúska republika stanovila cieľový príjem vo výške 369,05 miliónov eur bez firemných vlakov a bez príplatkov a zliav (ako je príplatok za úzke miesto, tzv. Engpasszuschlag, alebo faktor lokomotívy, tzv. Triebfahrzeugfaktor) (vrátane firemných vlakov, ale aj bez príplatkov a zliav sa cieľový príjem pohyboval vo výške 377,67 miliónov eur). Pod pojmom „služobné

vlaků“ treba rozumieť výlučne „jazdy rušňových vlakov“ a pod pojmom „prázdné osobné vlaky“ prestupové jazdy vlakov bez tovaru a bez cestujúcich. Na obdobie platnosti cestovného poriadku 2019 si Rakúska republika stanovila cieľový výnos 376,49 miliónov eur bez firemných vlakov a bez príplatkov a zliav (vrátane firemných vlakov, ale bez príplatkov a zliav, sa cieľový výnos pohyboval vo výške 385,53 milióna eur).

- 16 SCK pri výpočte trhových prirážok vychádza z príslušného „cieľového výnosu“ (okrem služobných vlakov a bez zliav/príplatkov) a vo svojom rozhodnutí k tomu uvádza nasledovné: *„Tento cieľový výnos (okrem služobných vlakov a bez zliav/príplatkov) sa má pokryť poplatkami, pričom sa zohľadní rozdelenie na priame náklady na jednej strane a príplatky na strane druhej. Zatiaľ čo príplatky sú určené na pokrytie aspoň časti prevádzkových nákladov, teda fixných nákladov, poplatky založené na nákladoch (c) vzniknutých priamo pri prevádzke vlaku slúžia na pokrytie priamych nákladov. Tieto sa – na rozdiel od režijných nákladov – menia podľa počtu kilometrov vlakovej trate (kmvt). To znamená, že v prvom kroku je potrebné určiť výšku časti režijných nákladov, ktorá by mala byť pokrytá príplatkami, pričom sa od stanoveného cieľového výnosu odpočítajú priame náklady na všetky kilometre vlakových tratí v príslušnom segmente trhu. Toto sa odteraz označuje ako cieľová marža príspevku.“*

#### **Hlavné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej**

- 17 Pokiaľ ide o schvaľovanie trhových prirážok, ÖBB-Infra zastáva právny názor, že ide o licenciu vzťahujúcu sa na určité obdobie, teda licenciu *ex post*. SCK sa riadi týmto názorom a opiera sa pritom jednak o judikatúru Verwaltungsgerichtshof (Najvyšší správny súd, Rakúsko) a o literatúru, ako aj na druhej strane o rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C- 489/15, EU:C:2017:834) (o. i. bod 97).
- 18 WESTbahn namieta, že požiadavka transparentnosti podľa právnej úpravy železníc a ochrana legitímnej dôvery bránia licencií so spätnou účinnosťou, a preto je upravené schvaľovanie *ex ante*. Judikatúra Verwaltungsgerichtshof (Najvyšší správny súd, Rakúsko), na ktorú sa odvoláva SCK, bola prijatá v rámci všeobecného *ex post* dohľadu SCK nad hospodárskou súťažou. V tomto prípade však ide o *ex ante* schvaľovacie konanie týkajúce sa poplatkov, ktoré predstavujú výnimku zo všeobecnej úpravy poplatkov podľa právnej úpravy železníc. Hlavný účel kontroly *ex ante* a schvaľovania poplatkov spočíva v tom, aby sa predišlo nedostatkom v právnej ochrane a pri právnom presadzovaní železničných podnikov, ktoré by mohli vzniknúť v dôsledku výraznej nerovnováhy síl existujúcej v dôsledku monopolu vlastníka siete. Kontrola *ex post* nedokáže spoľahlivo zabrániť prekážkam hospodárskej súťaže. Rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C- 489/15, EU:C:2017:834), nie je relevantný, pretože v ňom išlo o vymedzenie právomoci v súvislosti s kontrolou poplatkov, ktoré podliehajú verejnoprávnej úprave. Neobsahuje explicitné ani implicitné vyhlásenie o právomoci regulačných orgánov spätne stanoviť výšku poplatkov.

- 19 Podľa názoru WESTbahn normotvorca na úrovni Únie rozhodol o koherentnom systéme, pokiaľ ide o poradie, v akom sa poplatky stanovujú, schvaľujú, uverejňujú a uplatňujú. Toto predstavuje výnimku zo všeobecného pravidla týkajúceho sa poplatkov. Už stanovenie si teda vyžaduje schválenie. Až potom sa v SNNB zverejnia poplatky, na základe ktorých sa následne uzatvárajú súkromnoprávne zmluvy medzi podnikmi železničnej infraštruktúry a podnikmi železničnej dopravy. Preto bolo používanie trhových prirážok, ktoré boli uverejnené v SNNB 2018 a 2019, ale neboli schválené, nezákonné.
- 20 Hoci nedošlo k zverejneniu v SNNB 2018, podľa názoru SCK možno trhové prirážky schváliť. Je pravda, že poplatky za infraštruktúru a trhové prirážky by sa mali uvádzať oddelene. Odopretie možnosti získať schválenie z dôvodu neuverejnenia je však zakázané z dôvodu zásady proporcionality, ktorá je relevantná aj v kontexte presadzovania práva EÚ a je zakotvená v článku 51 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie. Železničné dopravné spoločnosti boli o celkových poplatkoch za infraštruktúru podľa segmentu trhu informované zverejnením v SNNB 2018. Pokiaľ ide o finančné plánovanie, mali teda istotu.
- 21 SCK vo svojom rozhodnutí vychádza v tejto súvislosti z toho, že zverejnené poplatky majú záväzný účinok, pretože nie je dovolené stanoviť vyššie celkové poplatky pre každý segment trhu, teda súčet poplatkov za priame náklady a trhových prirážok, ako boli predtým zverejnené v SNNB. Poplatky za priame náklady, ako aj trhové prirážky však môže stanoviť vyššie alebo nižšie, ako je zverejnené v SNNB, pokiaľ nebudú prekročené zverejnené celkové poplatky.
- 22 ÖBB-Infra zastáva právny názor, že ako spoločnosť železničnej infraštruktúry by mala mať chránenú aj svoju plánovaciu bezpečnosť: žiadosti o schválenie príplatkov za každé z dvoch období cestovného poriadku predložila vždy 16 mesiacov vopred a poplatky začala plánovať s predstihom približne 22 mesiacov pred začiatkom obdobia cestovného poriadku. Vnútroštátny súd preto musí mať pri finalizácii poplatkov možnosť ľubovoľne meniť poplatky za priame náklady a trhové prirážky, aj keď by to prekročilo úroveň celkových poplatkov zverejnených alebo predložených na schválenie. ÖBB-Infra preto vo svojich hlavných návrhoch na vnútroštátnom súde požaduje, aby poplatky za priame náklady a trhové prirážky stanovil v presnejších výškach (a teda bez ohľadu na záväzný účinok a sčasti vyššie, ako je zverejnené v SNNB).
- 23 WESTbahn považuje „cieľový výnos“ v zásade za nezákonný. Namiesto toho mala SCK skôr určiť náklady na úplné pokrytie nákladov a mala byť oprávnená stanoviť trhové prirážky len vtedy, ak existuje „medzera pokrytia“ týkajúca sa všetkých príjmov ÖBB-Infra. Aj štátne dotácie podľa § 42 Bundesbahngesetz by sa tiež museli započítavať voči nákladom na pokrytie, rovnako aj iné poplatky vyberané ÖBB-Infra, napríklad za používanie nástupíšť pre cestujúcich alebo za používanie zásobovacích zariadení.



- 24 Naproti tomu ÖBB-Infra napáda hodnotenie SCK týkajúce sa „cieľového výnosu“ ako príliš nízke. SCK nemala pri výpočte ignorovať oficiálne vlaky, ale mala použiť celkový cieľ výnosov, ako ho stanovilo príslušné ministerstvo.

**Zhrnutie odôvodnenia návrhu**

- 25 Vnútroštátny súd neuvádza žiadne vlastné vyjadrenia, ale obmedzuje sa na reprodukovanie tvrdení účastníkov konania.

PRACOVNÝ DOKUMENT