

C-538/23. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2023. augusztus 22.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Bundesverwaltungsgericht (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2023. augusztus 21.

Felperesek:

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

Alperes:

Schienen-Control Kommission

Az alapeljárás tárgya

A pályahasználati díjakkal kapcsolatos piaci feláraknak a 2012/34/EU irányelv 32. cikke szerinti jóváhagyása elleni kereset

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

Az EUMSZ 267. cikk alapján előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 32. cikkének értelmezésére vonatkozik.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

I. Úgy kell-e értelmezni az uniós jogot, különösen az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti

és tanácsi irányelv (a továbbiakban: 2012/34/EU irányelv) 32. cikkét, hogy a tagállamnak az üzemi menetrend érvényességi időszakára igényelt piaci felárat annak kezdete (vagy legalábbis vége) előtt **ex ante** jóvá kell hagynia; vagy a tagállam a piaci felárat a vonatkozó üzemi menetrend érvényességi időszakának vége után (adott esetben évekkel később) **utólag** is jóváhagyhatja? A 2012/34/EU irányelv 32. cikke értelmében vett, a piaci feláraknak a tagállam általi jóváhagyása **jogerős** jóváhagyásnak tekintendő-e?

II. Úgy kell-e értelmezni az uniós jogot, különösen a 2012/34/EU irányelv 27. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 32. cikkének (1) és (6) bekezdését, hogy – **időrendi sorrendben** – a piaci felárat (az alapvető elemek módosítása esetén) először (adott esetben a jóváhagyás fenntartásával) a hálózati üzletszabályzatban kell közzétenni, és a tagállamnak csak a közzétételt követően kell jóváhagynia? A 2012/34/EU irányelv 32. cikkének (6) bekezdése szerinti **alapvető elemek módosítása** már akkor is fennáll-e, ha „csupán” a piaci felárak mértékét módosítják az üzemi menetrend előző évi érvényességi időszakához képest?

III. (A második kérdés első mondatára adott igenlő válasz esetén:) úgy kell-e értelmezni a 2012/34/EU irányelv (34) preambulumbekkezdésében foglalt átláthatóság és tervezési biztonság követelményének fényében az uniós jogot, különösen a 2012/34/EU irányelvnek a 2012/34/EU irányelv IV. mellékletének 2. pontjával összefüggésben értelmezett 27. cikkének (2) és (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 32. cikkének (1) és (6) bekezdését, hogy a tagállam nem hagyhatja jóvá **a piaci felárat**, ha magát a piaci felárak összegét nem **tették közzé** a vonatkozó üzemi menetrend érvényességi időszakára (amelyre vonatkozóan e piaci felárak jóváhagyását kérték) vonatkozó hálózati üzletszabályzatban? Ehelyett csak a megtett vonatkilométerenkénti teljes díjat (a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (3) bekezdése szerinti, a vonatközlekedetéstől közvetlenül eredő költségek díjainak és a 2012/34/EU irányelv 32. cikke szerinti piaci felárak összegeként) tették közzé az egyes piaci szegmensekre vonatkozóan ezekben a hálózati üzletszabályzatban; a vasúttársaságok ezért e hálózati üzletszabályzatból nem tudhatták meg sem a [2012/34/EU irányelvnek a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól szóló, 2015. június 12-i (EU) 2015/909 bizottsági végrehajtási rendelet (a továbbiakban: 2015/909/EU végrehajtási rendelet) 2. cikkének 1. pontjával összefüggésben értelmezett 31. cikkének (3) bekezdése értelmében vett] „közvetlen költségek” díjait, sem az egyes piaci szegmensekre vonatkozó, a 2012/34/EU irányelv 32. cikke szerinti piaci felárat.

IV. (A második kérdés első mondatára adott igenlő válasz esetén:) úgy kell-e értelmezni a 2012/34/EU irányelv (34) preambulumbekkezdésében foglalt átláthatóság és tervezési biztonság követelményének olvasatában fényében az uniós jogot, különösen a 2012/34/EU irányelvnek a 27. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 32. cikkének (1) és (6) bekezdését, hogy a hálózati üzletszabályzatban az érintett üzemi menetrend érvényességi időszakára vonatkozóan közzétett piaci felárak a tagállami jóváhagyást tekintve **kötelező**

erővel bírnak? E kötelező erőből következik-e az, hogy a tagállam nem hagyhat jóvá piaci szegmensenként magasabb piaci felárakat, mint amelyeket a kapcsolódó hálózati üzletszabályzatban közzétettek? Vagy a kötelező erő csak annyiban áll fenn, hogy a jóváhagyott díjak teljes összege (azaz a 2012/34/EU irányelvnek az (EU) 2015/909 végrehajtási rendelet 2. cikkének 1. pontjával összefüggésben értelmezett 31. cikkének (3) bekezdése szerinti „közvetlen költségek” díjainak, valamint a 2012/34/EU irányelv 32. cikke szerinti piaci feláraknak az összege) nem lehet magasabb, mint a hálózati üzletszabályzatban közzétett díjak, míg maguk a piaci felárak a hálózati üzletszabályzatban közzétett díjaknál magasabb összegben is jóváhagyhatók? Van-e összegszerű kötelező ereje a piaci felárak tekintetében a tagállamhoz eredetileg benyújtott jóváhagyási kérelemnek, és ha igen, milyen irányban (nem növelhető, nem csökkenthető tovább)? Létezik-e a kötelező erőnek más formája is?

V. Úgy kell-e értelmezni az uniós jogot, különösen a 2012/34/EU irányelv 32. cikkének (1) bekezdését, hogy a piaci felárak elvi megengedhetőségének megállapításához (a vizsgálandó piacképességen kívül) – azaz a pályahálózat-működtető költségeinek teljes fedezése céljából – nem a **tagállam által** a vasúti pályahálózat-működtető számára **előírt**, a 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (3) bekezdése szerinti, a vonatközlekedetésből közvetlenül eredő költségek után felszámított díjak és a 2012/34/EU irányelv 32. cikkének (1) bekezdése szerinti piaci felárak összegéből álló teljes elérendő bevételből („**bevételi cél**”) kell kiindulni, hanem ki kell számítani és meg kell állapítani a teljes fedezethez szükséges költségeket annak érdekében, hogy e költségek alapján meg lehessen ítélni, hogy a piaci felárak jóváhagyhatók-e és ha igen, milyen összegben hagyhatók jóvá? A piaci felárak elvi megengedhetőségének meghatározásakor (a vizsgálandó piacképességen kívül) figyelembe kell-e venni a tagállam által a vasúti pályahálózat-működtetőnek nyújtott **állami támogatásokat** is, és ha igen, milyen formában kell ezt megtenni? Adott esetben ezeket az állami támogatásokat le kell-e vonni a költségek teljes fedezetéhez szükséges költségekből (a közvetlenül a vasúttársaságnál felmerülő költségek megtérítésén felül)? Ebben az összefüggésben úgy kell-e értelmezni az uniós jogot, különösen a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben vizsgált 32. cikkének (1) bekezdését, hogy a tagállamnak a közvetlenül a vonatközlekedetésből eredő költségek megtérítésén és az esetlegesen figyelembe veendő állami támogatásokon túlmenően meg kell határoznia a vasúti pályahálózat-működtető egyéb gazdasági tevékenységéből származó **minden egyéb nyereségét** és a **magánforrásból kapott valamennyi vissza nem térítendő támogatást**, és ezeket is figyelembe kell vennie a piaci felár megengedhetőségének vizsgálata során; amennyiben igen, milyen formában kell ezt megtenni, adott esetben ugyanúgy a teljes fedezethez szükséges költségekből való levonásukkal? A vasúti pályahálózat-működtető által **kivetett egyéb díjakat** – például az utasperonok használatáért („állomásdíjak”) és a vontatási áramellátó létesítmények használatáért felszámított díjakat –, valamint a vasúti pályahálózat-működtető **egyéb, a könyvelésben szereplő tételeit** is bele kell-e vonni ebbe az értékelésbe?

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

2012/34/EU irányelv, (34) preambulumbekzdés, a 8. cikk (4) bekezdése, a 27. cikk (2) és (4) bekezdése, a 31. cikk (3) bekezdése, a 32. cikk (1) és (6) bekezdése, a IV. melléklet 2. pontja

2015/909/EU végrehajtási rendelet, a 2. cikk 1. pontja

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz) (a vasútról, a vasúti járművekről és a vasúti forgalomról szóló szövetségi törvény) (vasúti törvény) (a továbbiakban: EisbG), 59. § a BGBl I 143/2020. szám szerinti változatában; 67. § a BGBl. 137/2015. szám és a BGBl. 231/2021. szám szerinti változatában; 67d. § a BGBl. 137/2015. szám szerinti változatában

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) (az Österreichische Bundesbahnen [osztrák szövetségi vasúttársaság] átszervezéséről szóló szövetségi törvény; a továbbiakban: a szövetségi vasutakról szóló törvény) a BGBl. 95/2009. szám szerint módosított változatában, 42. § (1)–(3) bekezdése

A tényállás és az eljárás rövid bemutatása

- 1 Az ÖBB-Infrastruktur AG (a továbbiakban: ÖBB-Infra) az a vasúti pályahálózat-működtető, amely Ausztriában hatáskörrel rendelkezik a díjaknak a vonatkozó hálózati üzletszabályzatban (a továbbiakban: SNNB) való közzétételéért, valamint és a díjak kivetéséért. A piaci felárakat a hatáskörrel rendelkező nemzeti szabályozó hatóság, a Schienen-Control Kommission (a vasúttársaságok felügyeleti szerve; a továbbiakban: SCK) hagyja jóvá.
- 2 Az ÖBB-Infra az üzemi menetrend 2018-as érvényességi idejére először a pályahasználati díjakkal kapcsolatos piaci felárak jóváhagyását kérelmezte. Az üzemi menetrend ezen érvényességi időszaka 2017. december 10-től 2018. december 8-ig tartott. A vasúttársaságok 2017. április 10-ig kérhették az infrastruktúra-kapacitás erre az időszakra történő elosztását. Négy hónappal határidő lejárta előtt az ÖBB-Infra az SNNB-ben közzétette a megfelelő időszakra vonatkozó menetvonalai termékkatalógust.
- 3 Az üzemi menetrend 2019-es érvényességi időszaka 2018. december 9-től 2019. december 7-ig tartott. A vasúttársaságok 2018. április 9-ig kérhették az infrastruktúra-kapacitás erre az időszakra történő elosztását. Négy hónappal határidő lejárta előtt az ÖBB-Infra az SNNB-ben közzétette a megfelelő időszakra vonatkozó menetvonalai termékkatalógust.

- 4 Az üzemi menetrend 2018-as és 2019-es érvényességi időszakára vonatkozó termékkatalógusok mindegyike a következő információt tartalmazta: „A pályahasználati díjakat a [vasúttársaságok] a minimális hozzáférési csomag szolgáltatásaiért a [hivatkozás egy másik részre az SNNB-n belül] szerint fizetik. A pályahasználati díjat a vasúti törvény (különösen a 67. § és azt követő §-ok) és a 2015/909/EU végrehajtási rendelet rendelkezéseivel összhangban kell meghatározni. [...] A pályahasználati díjak magukban foglalják a vonatközlekedésből közvetlenül eredő költségeket (EisbG 67. §-ának (1) bekezdése) és a piaci felárakat (EisbG 67d. §-a), valamint a felárakat/kedvezményeket (EisbG 67a. §-a és az azt követő §-ok). [...] A piaci felárakat az „önállóan kigazdálkodott személyszállítás”, a „közszolgáltatás keretében működtetett személyszállítás”, a „nagy kapacitású helyi közlekedés”, a „kis kapacitású helyi közlekedés” és a „nem manipulált áruszállítás” piaci szegmensekre állapították meg.”
- 5 A 2018. évi SNNB-ben csak a megtett menetvonal-kilométerenként fizetendő teljes díjat tüntették fel az említett öt piaci szegmens mindegyikére vonatkozóan, de az adott piaci szegmensre vonatkozóan a közvetlen költségek térítésének összegét és a piaci felárakat nem.
- 6 Ezzel szemben a 2019. évi SNNB-ben minden egyes piaci szegmens esetében feltüntették mind a piaci felárakat, mind teljesített menetvonal-kilométerenkénti közvetlen költségeikért fizetendő térítéseket, majd a kettő összegéből a teljes fizetendő díjat.
- 7 A 2018. és a 2019. évi SNNB mindegyikében a következő mondat szerepelt a piaci felárakkal kapcsolatban: „Az EisbG 67d. § (6) bekezdése szerinti, a piaci felárakra vonatkozó jóváhagyási eljárás még folyamatban van.” Csak a 2019. évi SNNB tartalmazott részletesebb jóváhagyási fenntartást arra az esetre, ha „ebben az eljárásban jogerős határozat csak az üzemi menetrend érvényességi időszakának kezdete után állna rendelkezésre”, amely esetre „a pályahasználati díjak addigi esetleges többletszámolásának vagy túl alacsony összegű elszámolásának utólagos vagy visszamenőleges rendezését” jelentették be.
- 8 Az ÖBB-Infra a 2016. augusztus 12-i levelével kérelmet nyújtott be az SCK-hoz a pályahasználati díjakkal kapcsolatos, az üzemi menetrend 2018-as érvényességi időszakára a fent említett öt piaci szegmensre vonatkozó (korábban a 2018. évi SNNB-ben nem közzétett), összegében pontosan meghatározott piaci felárak jóváhagyása iránt. Ezeket a piaci felárakat az SCK jóváhagyta az üzemi menetrend 2018-as érvényességi időszakára.
- 9 A WESTbahn e határozat ellen benyújtott fellebbezésére a Bundesverwaltungsgericht (szövetségi közigazgatási bíróság, Ausztria) a vizsgálati eljárás hibájára hivatkozva megsemmisítette a határozatot, és újbóli tárgyalás és határozathozatal céljából visszautalta az ügyet az SCK-nak, amely az üzemi menetrend 2018-as érvényességi időszakára vonatkozóan folytatta az eljárást.

- 10 Az ÖBB-Infra a 2017. augusztus 18-i levelével kérelmet nyújtott be az SCK-hoz a pályahasználati díjakkal kapcsolatos, az üzemi menetrend 2019-es érvényességi időszakára a fent említett öt piaci szegmensre vonatkozó (korábban a 2019. évi SNNB-ben összegszerűen nem közzétett), összegében pontosan meghatározott felárak jóváhagyása iránt.
- 11 Az SCK egyesítette ezt az eljárást a 2018-as felárakra vonatkozó eljárással, és az ÖBB-Infra közvetlen költségeinek vizsgálatára vonatkozó eljárást kezdeményezett, amelyet szintén egyesített a másik két eljárással.
- 12 Az SCK a közvetlen költségek újraszámítását kérte az ÖBB-Infrától. Erre az ÖBB-Infra 2019. június 24-i levelében kérte az eredetileg kérelmezett 2018-as és 2019-es piaci felárak módosítását azzal az indokolással, hogy amennyiben a közvetlen költségeket az SCK várhatóan alacsonyabb szinten állapítja meg, mint azt az ÖBB-Infra tervezte, a miniszter által előirányzott bevételi cél elérése érdekében a piaci felárakat magasabb szinten kell megállapítani.
- 13 Az SCK ezt követően határozott az ÖBB-Infra által az EiszG 67d. §-ának (6) bekezdése alapján a 2018-as és 2019-es évi pályahasználati díjak felárainak jóváhagyására, valamint versenyfelügyeleti eljárásban az ÖBB-Infra közvetlen költségeire irányuló kérelmekről. A rendelkező rész 1) pontjában meghatározta az üzemi menetrend 2018-as érvényességi időszakára vonatkozó piaci felárakat és díjakat az egy megtett menetvonal-kilométerre jutó közvetlen költségek tekintetében mind az öt piaci szegmensre, majd a kettőt összesítve a megtett menetvonal-kilométerenként fizetendő teljes díjat. A rendelkező rész 2) pontjában meghatározta az üzemi menetrend 2019-es érvényességi időszakára vonatkozó piaci felárakat és díjakat az egy megtett menetvonal-kilométerre jutó közvetlen költségek tekintetében mind az öt piaci szegmensre vonatkozóan, majd a kettőt összesítve a megtett menetvonal-kilométerenként fizetendő teljes díjat.
- 14 Mind az ÖBB-Infra, mind a WESTbahn fellebbezett e határozat ellen a kérdést előterjesztő bírósághoz, és megtámadták a rendelkező résznek az üzemi menetrend 2018-as és 2019-es érvényességi időszakára vonatkozó felárakra és közvetlen költségekre vonatkozó 1) és 2) pontját is.
- 15 Az ÖBB-Infra az Osztrák Köztársaságtól a szövetségi vasutakról szóló törvény 42. §-a alapján állami támogatásban részesül, és 2018-ra és 2019-re is kapott ilyen támogatást. Ebben az összefüggésben az Osztrák Köztársaság a közlekedési minisztériumon keresztül és a pénzügyminisztériummal folytatott egyeztetést követően a szövetségi vasutakról szóló törvény 42. §-a alapján az üzemi menetrend minden érvényességi időszakára vonatkozóan tájékoztatja az ÖBB-Infrát, hogy az ÖBB-Infrának a díjakból mekkora összebevételt (a továbbiakban: „bevételi cél” vagy „megcélzott bevétel”) kell elérnie a pályahasználati díjak és a piaci felárak összegéből az üzemi menetrend adott érvényességi időszakában. Az üzemi menetrend 2018-as érvényességi időszakára az Osztrák Köztársaság 369,05 millió eurós bevételi célt határozott meg az üres vonatszerelvények, valamint felárak és kedvezmények (mint például a szűk

keresztmetszeti felár vagy a mozdonytényező) nélkül (az üres vonatszerelvényekkel együtt, de ugyancsak felárak és kedvezmények nélkül a bevételi cél 377,67 millió euró volt). Az „üres vonatszerelvények” kifejezésen csak a „mozdonyvonatok útjait” és az „üresen közlekedő személyszállító vonatokat” kell érteni, azaz amikor a vonatokat áruk és utasok nélkül közlekedtetik másik szolgálati helyre. Az üzemi menetrend 2019-es érvényességi időszakára az Osztrák Köztársaság 376,49 millió eurós bevételi célt határozott meg az üres vonatszerelvények, valamint felárak és kedvezmények nélkül (az üres vonatszerelvényekkel együtt, de ugyancsak felárak és kedvezmények nélkül 385,53 millió euró volt a bevételi cél).

- 16 Az SCK a piaci felárak kiszámításakor a vonatkozó „bevételi célból” indul ki (az üres vonatszerelvények és kedvezmények/felárak nélkül), és határozatában a következőket állapítja meg: *„Ezt a bevételi célt (az üres vonatszerelvények és kedvezmények/felárak nélkül) a díjakból kell fedezni, figyelembe véve egyrészt a közvetlen költségekre, másrészt a felárakra történő alábontást. Míg a felárak célja az általános költségek, azaz az állandó költségek legalább egy részének fedezése, addig a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségek alapján számított díjak (c) a közvetlen költségek fedezésére szolgálnak. Ezek – az általános költségekkel ellentétben – a menetvonal-kilométerek számával változnak. Így első lépésben az adott piaci szegmens összes menetvonal-kilométerére vonatkozó közvetlen költségeknek a meghatározott bevételi célból való levonásával ki kell számítani, hogy az általános költségek mekkora részét kell a felárból fedezni. Ezentúl ezt nevezzük a fedezeti hozzájárulás céljának.”*

Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 17 A piaci felárak jóváhagyását illetően az ÖBB-Infra jogi álláspontja szerint ez egy időszakhoz kötött, azaz *utólagos* jóváhagyás. Az SCK egyetért ezzel az állásponttal, és egyrészt a Verwaltungsgerichtshof (legfelsőbb közigazgatási bíróság, Ausztria) ítéletére és a szakirodalomra, másrészt a 2017. november 9-i CTL Logistics ítéletre (C-489/15, EU:C:2017:834) (többek között a 97. pontra) hivatkozik.
- 18 A WESTbahn ezzel szemben azzal érvel, hogy a visszamenőleges hatályú jóváhagyás ellentétes a vasútjog átláthatósági követelményével és a bizalomvédelemmel, ezért a jogi norma *ex ante* jóváhagyást kodifikált. A Verwaltungsgerichtshof (legfelsőbb közigazgatási bíróság) ítéletének gyakorlata, amelyre az SCK hivatkozik, az SCK általános *utólagos* versenyfelügyeleti eljárásával összefüggésben született. A jelen esetben azonban a díjakra vonatkozó *ex ante* jóváhagyási eljárásról van szó, amely kivételt képez a díjak általános vasútjogi szabályozása alól. A díjak *ex ante* ellenőrzésének és jóváhagyásának fő célja a bírói jogvédelem és jogérvényesítés hiányának a megakadályozása olyan vasúttársaságok esetén, amelyek a hálózat tulajdonosának monopolhelyzete miatt fennálló jelentős hatalmi egyensúlyhiányból adódhatnak. Az *utólagos* ellenőrzés nem akadályozza meg megbízhatóan a verseny akadályozását. A 2017. november

9-i CTL Logistics ítélet (C-489/15, EU:C:2017:834) nem vonatkozik ide, mivel az a közjogi szabályozás alá tartozó díjak felülvizsgálatával kapcsolatos hatáskör elhatárolásával foglalkozott. Sem kifejezetten, sem hallgatólagosan nem tartalmaz megállapítást a szabályozó hatóságok azon hatásköréről, hogy visszamenőleges hatállyal határozzák meg a díjak mértékét.

- 19 A WESTbahn szerint az uniós jogalkotó a díjak megállapításának, jóváhagyásának, közzétételének és alkalmazásának sorrendjében koherens rendszert fogadott el. Ez kivételt képez a díjakra vonatkozó általános szabály alól. Így már a meghatározáshoz is jóváhagyásra van szükség. Csak ezután kerül sor a díjaknak az SNNB-ben való közzétételére, amelyek alapján aztán a vasúti pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok között magánjogi szerződések jöhetnek létre. Ezért a 2018. és 2019. évi SNNB-ben közzétett, de jóvá nem hagyott piaci felárak alkalmazása jogellenes volt.
- 20 Az SCK a piaci felárakat a 2018. évi SNNB-ben való elmaradt közzététel ellenére jóváhagyhatónak tartja. Igaz, a pályahasználati díjakat és a piaci felárakat külön kell kimutatni. Az uniós jog végrehajtása keretében is meghatározó, az Európai Unió Alapjogi Chartájának 51. cikkének (1) bekezdésében foglalt arányosság elvével azonban ellentétes, hogy a jóváhagyás lehetősége a közzététel hiánya miatt tiltott. A vállalkozó vasúti társaságok a 2018. évi SNNB-ben való közzététel révén ismerték meg piaci szegmensenként lebontva a teljes pályahasználati díjat. Ez pénzügyi tervezési biztonságot is nyújtott.
- 21 Az SCK a határozatában a közzétett díjak kötelező erejéből indul ki annyiban, hogy nem állapíthat meg piaci szegmensenként magasabb teljes díjat, azaz a közvetlen költségek és a piaci felárak összegét, mint az SNNB-ben korábban közzétett díjak. Ugyanakkor mind a közvetlen költségekre vonatkozó díjakat, mind a piaci felárakat az SNNB-ben közzétettnél magasabban vagy alacsonyabban határozhatta meg, mindaddig, amíg azok a közzétett teljes díjat nem haladják meg.
- 22 Az ÖBB-Infra jogi álláspontja szerint őt mint vasúti pályahálózat-működtetőt is védeni kell a tervezési biztonság tekintetében: a felárak jóváhagyására irányuló kérelmeket az üzemi menetrend két érvényességi időszaka mindegyikére 16 hónappal korábban nyújtotta be, és a díjak tervezését az egyes üzemi menetrend érvényességi időszakainak kezdete előtt mintegy 22 hónappal kezdte meg. A díjak végleges megállapítása során a kérdést előterjesztő bíróságnak ezért jogában kell állnia, hogy szabadon módosítsa a közvetlen költségek és a piaci felárak díjait bármely irányban, még akkor is, ha ez a közzétett vagy jóváhagyásra benyújtott díjak teljes összegének túllépését eredményezné. Az ÖBB-Infra ezért az elsődleges kérelmeiben azt kéri a kérdést előterjesztő bíróságtól, hogy a közvetlen költségek és a piaci felárak díjait pontosabban meghatározott (és így a kötelező erőre való tekintet nélkül, részben az SNNB-ben közzétettnél magasabb) összegekben állapítsa meg.

- 23 A WESTbahn a „bevételi célt” alapvetően jogellenesnek tartja. Az SCK-nak inkább a teljes költségfedezet költségeit kellett volna kiszámítania, és csak akkor kellett volna piaci felárat megállapítania, ha az ÖBB-Infra összes bevételeihez képest „fedezetihiány” áll fenn. Ebben az összefüggésben a szövetségi vasutakról szóló törvény 42. §-a szerinti állami támogatásokat is be kellett volna számítani a fedezeti költségekbe, valamint az ÖBB-Infra által – például az utasperonok vagy a közművek használatáért – kivetett egyéb díjakat.
- 24 Ezzel szemben az ÖBB-Infra a „bevételi célnak” az SCK általi értékelését túl alacsonynak tartja. Ez utóbbinak nem lett volna szabad figyelmen kívül hagynia az üres vonatszerelvényeket a számítás során, hanem a hatáskörrel rendelkező miniszter által meghatározott általános bevételi célt kellett volna felhasználnia.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 25 A kérdést előterjesztő bíróság nem fejt ki saját nézeteit, csupán a felek előterjesztéseinek bemutatására szorítkozik.