

**Sag C-538/23**

**Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement**

**Dato for indlevering:**

22. august 2023

**Forelæggende ret:**

Bundesverwaltungsgericht (Østrig)

**Afgørelse af:**

21. august 2023

**Appellanter:**

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

**Indstævnt:**

Schienen-Control Kommission

---

**Hovedsagens genstand**

Søgsmål vedrørende godkendelse af markedstillæg til infrastrukturafgifterne i henhold til artikel 32 i direktiv 2012/34

**Genstand og retsgrundlag for anmodningen om præjudiciel afgørelse**

Anmodningen om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF vedrører fortolkningen af artikel 32 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

**Præjudicielle spørgsmål**

I. Skal EU-retten, navnlig artikel 32 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (herefter: »direktiv 2012/34/EU«), fortolkes således, at

medlemsstatens godkendelse af markedstillæggene skal meddeles **ex-ante** før påbegyndelsen (eller i hvert fald før udløbet) af den pågældende køreplansperiode, for hvilken der er ansøgt om markedstillæggene, eller kan medlemsstaten også godkende markedstillæggene **ex-post** efter udløbet af den pågældende køreplansperiode (i givet fald år senere)? Skal der ved medlemsstatens godkendelse af markedstillæggene som omhandlet i artikel 32 i direktiv 2012/34/EU forstås en **endelig** godkendelse?

**II.** Skal EU-retten, navnlig artikel 32, stk. 1 og stk. 6, sammenholdt med artikel 27, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU forstås således, at markedstillæggene (i tilfælde af ændring af væsentlige elementer) – **i forhold til den kronologiske rækkefølge** – først skal offentliggøres i netvejledningen (eventuelt med forbehold af godkendelse) og først skal godkendes af medlemsstaten, efter at de er offentliggjort? Foreligger der allerede en **ændring af væsentlige elementer** i henhold til artikel 32, stk. 6, i direktiv 2012/34/EU, når »kun« niveauet af markedstillæggene ændres i forhold til køreplansperioden for det foregående år?

**III.** (Såfremt spørgsmål II, første punktum, besvares bekræftende:) Skal EU-retten, navnlig artikel 32, stk. 1 og 6, sammenholdt med artikel 27, stk. 2 og 4, i direktiv 2012/34/EU, sammenholdt med bilag IV, punkt 2), i direktiv 2012/34/EU – læst i lyset af gennemsigtighedsforpligtelsen og planlægningssikkerheden i 34. betragtning til direktiv 2012/34/EU – fortolkes således, at **markedstillæg** ikke må godkendes af medlemsstaten, hvis niveauet af markedstillæggene selv ikke er **offentliggjort** i netvejledningen for den pågældende køreplansperiode (for hvilken der er ansøgt om godkendelse af disse markedstillæg), men der derimod i denne netvejledning kun er offentliggjort en samlet afgift pr. kørt togkilometer (som summen af afgifterne for de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten i henhold til artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, og markedstillæggene i henhold til artikel 32 i direktiv 2012/34/EU) for hvert markedssegment, idet jernbanevirksomhederne således hverken kunne få kendskab til afgifterne for de »direkte omkostninger« [som omhandlet i artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, sammenholdt med artikel 2, nr. 1), i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 af 12.6.2015 om bestemmelser for beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af jernbanedriften (herefter: »gennemførelsesforordning 2015/909/EU«)] eller markedstillæggene i henhold til artikel 32 i direktiv 2012/34/EU pr. markedssegment?

**IV.** (Såfremt spørgsmål II, første punktum, besvares bekræftende:) Skal EU-retten, navnlig artikel 32, stk. 1 og 6, sammenholdt med artikel 27, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU – læst i lyset af gennemsigtighedsforpligtelsen og planlægningssikkerheden i 34. betragtning til direktiv 2012/34/EU – fortolkes således, at de markedstillæg, der er offentliggjort i netvejledningen for den pågældende køreplansperiode har **bindende virkning** for medlemsstatens godkendelse? Følger det af denne bindende virkning, at medlemsstaten ikke må godkende højere markedstillæg pr. markedssegment end dem, der er offentliggjort i den tilhørende netvejledning? Eller foreligger der kun en bindende virkning for så vidt som de samlede, godkendte afgifter (dvs. afgifterne for de »direkte

omkostninger« i henhold til artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, sammenholdt med artikel 2, nr. 1), i gennemførelsesforordning (EU) 2015/909 tillagt markedstillæg i henhold til artikel 32 i direktiv 2012/34/EU) ikke må være højere end dem, der er offentliggjort i netvejledningen, hvorimod selve markedstillæggene godt må godkendes på et højere niveau end det, der er offentliggjort i netvejledningen? Har den ansøgning om godkendelse, der oprindeligt blev indgivet til medlemsstaten, også niveaumæssigt en bindende virkning i henseende til markedstillæggene, og i bekræftende fald i hvilken retning (ingen forhøjelse, ingen nedsættelse tilladt længere)? Findes der en anden form for bindende virkning?

V. Skal EU-retten, navnlig artikel 32, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU fortolkes således, at der ved afgørelsen af, om markedstillæg principielt er tilladt (ud over, hvad markedet kan bære, hvilket skal efterprøves) – dvs. med henblik på infrastrukturforvalterens fulde dækning af omkostningerne – ikke må tages udgangspunkt i en samlet indtægt (»**indtægtsmål**«), **som medlemsstaten har fastsat**, som skal genereres af jernbaneinfrastrukturforvalteren, og som består af summen af afgifterne for de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten i henhold til artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, og markedstillæggene i henhold til artikel 32, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, men at omkostningerne skal beregnes og fastsættes med henblik på fuld dækning for på grundlag heraf at kunne vurdere, om og på hvilket niveau der i givet fald kan godkendes markedstillæg? Skal der ved denne fastlæggelse af, om markedstillæg principielt er tilladt (ud over, hvad markedet kan bære, hvilket skal efterprøves) også tages hensyn til medlemsstatens **statslige tilskud** til jernbaneinfrastrukturvirksomheden, og i bekræftende fald i hvilken form skal dette da ske? Skal dette statslige tilskud i givet fald trækkes fra de nødvendige omkostninger til fuld dækning (ud over afgifterne for de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten)? Skal EU-retten, navnlig artikel 32, stk. 1, sammenholdt med artikel 8, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, i denne sammenhæng fortolkes således, at medlemsstaten ud over afgifterne for de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten, og de statslige tilskud, der eventuelt skal tages hensyn til, skal fastsætte jernbaneinfrastrukturvirksomhedens **samlede øvrige overskud** hidrørende fra andre forretningsaktiviteter og alle dennes **indtægter fra private kilder uden tilbagebetalingspligt** og inddrage disse i vurderingen af, om markedstillæg er lovlige og, såfremt spørgsmålet besvares bekræftende, i hvilken form skal dette ske, eventuelt ligeledes ved, at disse trækkes fra de nødvendige omkostninger til fuld dækning? Skal der i denne vurdering inddrages yderligere **afgifter, som opkræves** af jernbaneinfrastrukturvirksomheden – som f.eks. afgifter for brugen af personperroner (»stationsafgifter«) og afgifter for brug af elforsyningsudstyr til levering af strøm til elektrisk kørsel – og jernbaneinfrastrukturvirksomhedens **andre driftsøkonomiske positioner**?

### **Anførte EU-retlige forskrifter**

Direktiv 2012/34, 34. betragtning, artikel 8, stk. 4, artikel 27, stk. 2 og 4, artikel 31, stk. 3, artikel 32, stk. 1 og 6 og bilag IV, punkt 2)

Gennemførelsesforordning 2015/909, artikel 2, nr. 1)

### **Anførte nationale forskrifter**

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz) (forbundslov om jernbaner, rullende jernbanemateriel og jernbanetrafik) (jernbanelov) (herefter: »EisbG«), § 59 i affattelsen i henhold til BGBl. nr. 143/2020, § 67 i affattelsen i henhold til BGBl. nr. 137/2015 og i affattelsen i henhold til BGBl. nr. 231/2021 og § 67d i affattelsen i henhold til BGBl. nr. 137/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) (forbundslov om omorganisering af de østrigske forbundsbaners retsforhold (herefter: »Bundesbahngesetz«) i affattelsen i henhold til BGBl. nr. 95/2009, § 42, stk. 1-3

### **Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen**

- 1 ÖBB-Infrastruktur AG (herefter: »ÖBB-Infra«) er den jernbaneinfrastrukturvirksomhed, som i Østrig er ansvarlig for, at afgifterne offentliggøres i den relevante netvejledning (herefter: »netvejledning«) samt for opkrævning af afgifterne. Markedstillæggene godkendes af det ansvarlige nationale tilsynsorgan Regulator Schienen-Control Kommission (herefter: »SCK«)
- 2 ÖBB-Infra ansøgte første gang om godkendelse af markedstillæg til infrastrukturafgifterne for køreplansperioden 2018. Denne køreplansperiode strakte sig fra den 10. december 2017 til den 8. december 2018. Indtil den 10. april 2017 kunne jernbanetransportvirksomhederne ansøge om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet for denne periode. Fire måneder inden denne frists udløb offentliggjorde ÖBB-Infra i sin netvejledning produktkataloget Zugtrasse (herefter: »togkanal«) for den pågældende periode.
- 3 Køreplansperioden 2019 strakte sig fra den 9. december 2018 til den 7. december 2019. Indtil den 9. april 2018 kunne jernbanetransportvirksomhederne ansøge om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet for denne periode. Fire måneder inden denne frists udløb offentliggjorde ÖBB-Infra i sin netvejledning produktkataloget togkanal for den pågældende periode.

- 4 De to produktkataloger for køreplansperioderne 2018 og 2019 indeholdt hver følgende information: *Infrastrukturafgifterne betales af [jernbanetransportvirksomhederne] for minimumsadgangsnydelserne i henhold til [henvisning til andre steder i netvejledningen]. Fastlæggelsen af infrastrukturafgifterne sker under iagttagelse af bestemmelserne i EisbG (navnlig §§ 67 ff.) og gennemførelsesforordning 2015/909/EU. [...] Infrastrukturafgifterne indeholder de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten (EisbG's § 67, stk. 1), og markedstillæg (EisbG's § 67d) samt forhøjelser/nedsættelser (EisbG's §§ 67a ff.) [...] Det er fastsat markedstillæg for markedssegmenterne »passagertransport i egen økonomisk interesse«, »offentlig passagertransport«, »nærtrafik stærk«, »nærtrafik svag« og »ikke manipuleret godstransport«.*
- 5 I netvejledningen for 2018 blev der for hvert af de nævnte fem markedssegmenter udelukkende anført den samlede afgift pr. kørt kanalkilometer, der skulle betales, men ikke niveauet for afgifterne for de direkte omkostninger og markedstillæggene i det pågældende markedssegment.
- 6 I netvejledningen for 2019 blev der for hvert markedssegment derimod anført såvel markedstillæggene som afgifterne for de direkte omkostninger pr. kørt kanalkilometer og desuden den samlede afgift, der skulle betales, og som bestod af de to beløb lagt sammen.
- 7 I netvejledningerne for 2018 og 2019 var der for så vidt angår markedstillæggene anført følgende sætning: *»Proceduren for godkendelse af markedstillæggene i henhold til EisbG's § 67d, stk. 6, pågår stadig.«* Kun netvejledningen for 2019 indeholdt tillige et mere detaljeret godkendelsesforbehold for det tilfælde, at *»en endelig afgørelse i denne sag først måtte foreligge efter påbegyndelse af køreplansperioden, idet der for dette tilfælde blev varslet »efterfølgende opkrævning eller tilbagebetaling af infrastrukturafgifter, som indtil da måtte være afregnet i for stort eller for lille omfang«.*
- 8 Med brev af 12. august 2016 ansøgte ÖBB-Infra for så vidt angik de nævnte fem markedssegmenter SCK om godkendelse af beløbsmæssigt præcist fastsatte markedstillæg (som ikke tidligere var offentliggjort i netvejledningen for 2018) vedrørende infrastrukturafgiften for køreplansperioden 2018. Disse markedstillæg blev godkendt af SCK for køreplansperioden 2018.
- 9 Efter at WESTbahn havde anlagt sag til prøvelse af denne afgørelse, annullerede Bundesverwaltungsgericht (forbundsdomstol i forvaltningsretlige sager) afgørelsen som følge af mangler ved SCK's undersøgelser og hjemviste sagen til SCK til fornyet behandling og afgørelse, og SCK fortsatte sin procedure vedrørende køreplansperioden 2018.
- 10 Med brev af 18. august 2017 ansøgte ÖBB-Infra for så vidt angik de nævnte fem markedssegmenter SCK om godkendelse af beløbsmæssigt præcist fastsatte

markedstillæg (hvis størrelse tidligere var offentliggjort i netvejledningen for 2019) vedrørende infrastrukturafgiften for køreplansperioden 2019.

- 11 SCK forenede denne sag med sagen vedrørende tillæggene for 2018 og anlagde en sag til prøvelse af ÖBB-Infras direkte omkostninger, som på tilsvarende vis blev forenet med de to andre sager.
- 12 SCK anmodede ÖBB-Infra om at foretage en ny beregning af de direkte omkostninger. Derpå anmodede ÖBB-Infra med brev af 24. juni 2019 om ændringer af de markedstillæg, der oprindeligt var ansøgt om for 2018 og 2019, med den begrundelse, at hvis de direkte omkostninger, som det måtte forventes, af SCK ville blive fastsat på et lavere niveau end planlagt af ÖBB-Infra, skulle markedstillæggene fastsættes på et højere niveau for at nå det indtægtsmål, der var fastsat af ministeriet.
- 13 Derpå traf SCK afgørelse om ÖBB-Infras ansøgninger om godkendelse af tillæg i henhold til EiseVG's § 67d, stk. 6, om infrastrukturafgiften for 2018 og 2019 samt i sagen om konkurrenceovervågning vedrørende ÖBB-Infras direkte omkostninger. I afgørelsens punkt 1) fastlagde SCK for køreplansperioden 2018 for hvert af de fem markedssegmenter markedstillæggene og afgifterne for de direkte omkostninger pr. kørt togkanalkilometer og derefter på basis af summen af de to beløb den samlede afgift, der skulle betales pr. kørt togkanalkilometer. I afgørelsens punkt 2) fastlagde SCK for køreplansperioden 2019 for hvert af de fem markedssegmenter markedstillæggene og afgifterne for de direkte omkostninger pr. kørt togkanalkilometer og derefter på basis af summen af de to beløb den samlede afgift, der skulle betales pr. kørt togkanalkilometer.
- 14 Såvel ÖBB-Infra som WESTbahn har anlagt sag til prøvelse af denne afgørelse ved den forelæggende ret og har begge også anfægtet punkt 1) og 2) vedrørende tillæggene og de direkte omkostninger i køreplansperioderne 2018 og 2019.
- 15 ÖBB-Infra modtager statslige tilskud fra Republikken Østrig i henhold til Bundesbahngesetz's § 42 og modtog ligeledes statsstøtte for årene 2018 og 2019. I forbindelse giver Republikken Østrig via transportministeriet efter samråd med finansministeriet under henvisning til Bundesbahngesetz's § 42 for hver køreplansperiode ÖBB-Infra meddelelse om de samlede afgifter (benævnt: »Erlösziel« (herefter »indtægtsmål«) eller »Zielerlös« (herefter: »målindtægt«)), som ÖBB-Infra skal generere i den pågældende køreplansperiode på basis af infrastrukturafgifterne plus markedstillæggene. For køreplansperioden 2018 fastsatte Republikken Østrig en målindtægt på 369,05 mio. EUR eksklusive servicetog og eksklusive forhøjelser og nedsættelser (som forhøjelse for flaskehalse eller motorvognsfaktor) (inklusive servicetog, men dog ligeledes eksklusive forhøjelser og nedsættelser udgjorde målindtægten 377,67 mio. EUR). Ved begrebet »servicetog« forstås rene »lokomotivtogkørsler« og »tomme passagetog«, altså forflytningstogkørsler uden gods og uden personer. For køreplansperioden 2019 fastlagde Republikken Østrig en målindtægt på 376,49 mio. EUR eksklusive servicetog og eksklusive forhøjelser og nedsættelser

(inklusive servicetog, men dog ligeledes eksklusive forhøjelser og nedsættelser udgjorde målindtægten 385,53 mio. EUR).

- 16 Ved beregningen af markedstillæggene har SCK lagt det pågældende indtægtsmål (eksklusive servicetog og eksklusive forhøjelser og nedsættelser) til grund og har i sin afgørelse herom fastholdt følgende: »*Dette indtægtsmål (eksklusive servicetog og eksklusive forhøjelser og nedsættelser) skal dækkes af afgifterne, idet der skal foretages en opdeling i direkte omkostninger på den ene side og tillæg på den anden side. Mens tillæggene skal dække i hvert fald en del af generalomkostningerne, dvs. de faste omkostninger, har afgifterne ud fra de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten (c), til formål at dække de direkte omkostninger. Disse varierer – i modsætning til generalomkostningerne – i forhold til antallet af togkanalkilometer. Det skal således først, ved at de direkte omkostninger for alle togkanalkilometer for det pågældende markedssegment trækkes fra det fastsatte indtægtsmål, beregnes, hvor stor den andel af generalomkostningerne er, der skal dækkes af tillæggene. Dette betegnes fremover som målet for dækningsbidraget.*«

#### **De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter**

- 17 Med hensyn til godkendelse af markedstillæggene har ÖBB-Infra gjort det juridiske synspunkt gældende, at der er tale om en periodespecifik godkendelse, dvs. en *ex post*-godkendelse. SCK er enig i dette synspunkt og har i den forbindelse lagt dels retspraksis fra Verwaltungsgerichtshof (forvaltningsdomstol) (Østrig) og litteraturen, dels dommen af 9. november 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) (bl.a. præmis 97), til grund.
- 18 WESTbahn har derimod gjort gældende, at lovgivningen på jernbaneområdet om gennemsigtighedsforpligtelsen og beskyttelsen af den berettigede forventning er til hinder for en godkendelse med tilbagevirkende kraft, og at der følgelig er tale om en bestemmelse om en *ex-ante*-godkendelse. Retspraksis fra Verwaltungsgerichtshofs (forvaltningsdomstol), som SCK har påberåbt sig, vedrører SCK's generelle *ex-post*-konkurrencetilsyn. I den foreliggende sag er der imidlertid tale om en *ex-ante*-godkendelsesprocedure vedrørende afgifter, der udgør en undtagelse fra jernbanelovgivningens almindelige afgiftsordning. Hovedformålet med en *ex-ante*-kontrol og godkendelse af afgifter består i at forhindre manglende retsbeskyttelse og manglende retshåndhævelse for så vidt angår jernbanevirksomheder, der kan opstå som følge af den foreliggende væsentlige ubalance i styrkeforholdet som følge af netejerens monopol. En *ex-post*-kontrol forebygger ikke på pålidelig vis en hindring af konkurrencen. Dommen af 9. november 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) er ikke relevant, eftersom det der drejede sig om kompetenceafgrænsning i henseende til kontrollen af afgifter, som er underlagt offentligretlige regler. Den indeholder hverken eksplicit eller implicit en erklæring om tilsynsmyndigheders beføjelse til at fastsætte niveauet for afgifterne med tilbagevirkende kraft.

- 19 Efter WESTbahns opfattelse har EU-lovgiver vedtaget et sammenhængende system med rækkefølgen fastsættelse, godkendelse, offentliggørelse og anvendelse af afgifter. Dette udgør en undtagelse fra den almindelige regel om afgifter. Følgelig kræves der godkendelse allerede til fastsættelsen af afgiften. Først derefter offentliggøres afgifterne i netvejledningen, på hvis grundlag der så indgås privatretlige aftaler mellem jernbaneinfrastrukturvirksomheder og jernbanetransportvirksomheder. Dermed var det ikke lovligt at lægge de markedstillæg, der var offentliggjort i netvejledningen for 2018 og 2019, men ikke var godkendt, til grund.
- 20 SCK har gjort gældende, at markedstillæggene kan godkendes trods den manglende offentliggørelse i netvejledningen for 2018. Infrastrukturafgifter og markedstillæg skal ganske vist angives særskilt. På grund af proportionalitetsprincippet, der ligeledes er relevant i forbindelse med gennemførelsen af EU-retten, og som er fastsat i artikel 51, stk. 1, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, kan det dog ikke under påberåbelse af manglende offentliggørelse afvises, at der kan ske godkendelse. Jernbanetransportvirksomhederne har været bekendt med de samlede infrastrukturafgifter pr. markedssegment som følge af offentliggørelsen i netvejledningen for 2018. Dermed forelå der også økonomisk planlægningssikkerhed.
- 21 SCK har i sin afgørelse lagt til grund, at de offentliggjorte afgifter har bindende virkning, for så vidt som SCK ikke må fastsætte højere, samlede afgifter pr. markedssegment. dvs. summen af afgifterne for de direkte omkostninger og markedstillæggene, end dem, der tidligere er offentliggjort i netvejledningen. SCK kan imidlertid frit fastsætte såvel afgifterne for de direkte omkostninger som markedstillæggene på et højere eller et lavere niveau end offentliggjort i netvejledningen, så længe de offentliggjorte, samlede afgifter ikke overskrides.
- 22 ÖBB-Infra har gjort det juridiske synspunkt gældende, at også den som jernbaneinfrastrukturvirksomhed skal beskyttes for så vidt angår dens planlægningssikkerhed. Den har ansøgt om godkendelse af tillæggene for hver af de to køreplansperioder 16 måneder i forvejen og har påbegyndt planlægning af afgifterne med en forberedelsestid på ca. 22 måneder før påbegyndelsen af netkøreplansperioden. I forbindelse med den endelige fastlæggelse af afgifterne skal den forelæggende ret derfor frit kunne ændre afgifterne for direkte omkostninger og markedstillæg i en hvilken som helst retning, også selv om niveauet af de offentliggjorte, samlede afgifter eller dem, der er ansøgt om godkendelse af, overskrides. ÖBB-Infra har derfor ved den forelæggende ret i sine principale påstande påstået fastsættelse af afgifterne for direkte omkostninger og markedstillæg på nærmere bestemte niveauer (og dermed uden hensyntagen til en bindende virkning og til dels højere end offentliggjort i netvejledningen).
- 23 WESTbahn har anset et indtægtsmål for grundlæggende ulovligt. SCK burde snarere i stedet have beregnet omkostningerne til fuld omkostningsdækning og kun have fastsat markedstillæg, hvis der forelå en »dækningslakune« i relation til



alle ÖBB-Infras indtægter. I denne forbindelse burde også statslige tilskud i henhold til Bundesbahngesetz's § 42 og yderligere afgifter, som opkræves af ÖBB-Infra, f.eks. for benyttelsen af personperroner eller for brugen af forsyningsfaciliteter, have været modregnet.

- 24 Over for dette har ÖBB-Infra gjort gældende, at SCK's vurdering af indtægtsmålet er for lavt. Sidstnævnte burde ved beregningen ikke have set bort fra servicetogene, men burde snarere have anvendt det indtægtsmål, som den ansvarlige minister havde fastsat.

#### **Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen**

- 25 Den forelæggende ret har ikke fremsat sine egne bemærkninger, men har begrænset sig til at gengive parternes fremstilling.

ARBEJDSDOKUMENT