

Predmet C-538/23**Sažetak zahtjeva za prethodnu odluku sastavljen na temelju članka 98.
stavka 1. Poslovnika Suda****Datum podnošenja:**

22. kolovoza 2023.

Sud koji je uputio zahtjev:

Bundesverwaltungsgericht (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

21. kolovoza 2023.

Žalitelji:

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

Druga stranka u žalbenom postupku:

Schienen-Control Kommission

Predmet glavnog postupka

Žalbe protiv odobrenja naplate tržišnih marži na pristojbe za korištenje infrastrukture u skladu s člankom 32. Direktive 2012/34

Predmet i pravna osnova zahtjeva za prethodnu odluku

Zahtjev za prethodnu odluku u skladu s člankom 267. UFEU-a odnosi se na tumačenje članka 32. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora

Prethodna pitanja

I. Treba li pravo Unije, osobito članak 32. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (u daljnjem tekstu: Direktiva 2012/34/EU), tumačiti na

način da država članica treba odobriti naplatu tržišnih marži *ex ante* prije početka (ili barem prije isteka) predmetnog razdoblja voznog reda za koje su se zatražile tržišne marže ili država članica može odobriti naplatu tržišnih marži i *ex post* nakon isteka predmetnog razdoblja voznog reda (što može biti i godinama poslije)? Odnosi li se odobrenje naplate tržišnih marži koje daje država članica u smislu članka 32. Direktive 2012/34/EU na **pravomoćno** odobrenje?

II. Treba li pravo Unije, osobito članak 32. stavke 1. i 6. u vezi s člankom 27. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU, tumačiti na način da, kad je riječ o **kronološkom redosljedu**, tržišne marže (u slučaju izmjene bitnih elemenata) najprije treba objaviti u izvješću o mreži (pri čemu se eventualno može uskratiti odobrenje) te da tek nakon njihove objave države članice mogu odobriti njihovu naplatu? Je li već riječ o **izmjeni bitnih elemenata** u skladu s člankom 32. stavkom 6. Direktive 2012/34/EU ako se „samo” promijeni iznos tržišnih marži u vezi s razdobljem voznog reda za prethodnu godinu?

III. (U slučaju potvrdnog odgovora na prvu rečenicu pitanja II.): Treba li pravo Unije, osobito članak 32. stavke 1. i 6. u vezi s člankom 27. stavcima 2. i 4. Direktive 2012/34/EU u vezi s točkom 2. Priloga IV. Direktivi 2012/34/EU, s obzirom na načelo transparentnosti i sigurnost planiranja iz uvodne izjave 34. Direktive 2012/34/EU, tumačiti na način da država članica ne smije odobriti naplatu **tržišnih marži** ako u izvješću o mreži za predmetno razdoblje voznog reda (za koje je zatraženo odobrenje naplate tržišnih marži) nije **objavljen** sam iznos tržišnih marži? Vrijedi li to ako je, naprotiv, u tom izvješću o mreži objavljena samo ukupna pristojba po prijednom vlak-kilometru (kao zbroj pristojbi za trošak koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge u skladu s člankom 31. stavkom 3. Direktive 2012/34/EU i tržišnih marži u skladu s člankom 32. Direktive 2012/34/EU) za svaki tržišni segment, zbog čega željeznički prijevoznici iz tog izvješća o mreži nisu mogli saznati ni pristojbe za „direktni trošak” (u smislu članka 31. stavka 3. Direktive 2012/34/EU u vezi s člankom 2. točkom 1. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/909 od 12. lipnja 2015. o načinima izračuna troška koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge (u daljnjem tekstu: Provedbena uredba (EU) 2015/909)) ni tržišne marže u skladu s člankom 32. Direktive 2012/34/EU po tržišnom segmentu?

IV. (U slučaju potvrdnog odgovora na prvu rečenicu pitanja II.): Treba li pravo Unije, osobito članak 32. stavke 1. i 6. u vezi s člankom 27. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU, s obzirom na načelo transparentnosti i sigurnost planiranja iz uvodne izjave 34. Direktive 2012/34/EU, tumačiti na način da tržišne marže objavljene u izvješću o mreži za predmetno razdoblje voznog reda imaju **obvezujući učinak** za odobrenje naplate koje daje država članica? Proizlazi li iz tog obvezujućeg učinka da država članica ne smije odobriti naplatu tržišnih marži po tržišnom segmentu koje su veće od onih objavljenih u pripadajućem izvješću o mreži? Suprotno tomu, postoji li obvezujući učinak samo u dijelu u kojem odobrene ukupne pristojbe (to su pristojbe za „direktni trošak” u skladu s člankom 31. stavkom 3. Direktive 2012/34/EU u vezi s člankom 2. točkom 1. Provedbene uredbe (EU)

2015/909 uvećane za tržišne marže u skladu s člankom 32. Direktive 2012/34/EU) ne smiju biti veće od onih objavljenih u izvješću o mreži, ali se već smije odobriti naplata samih tržišnih marži koje su veće od onih objavljenih u izvješću o mreži? Postoji li obvezujući učinak koji se temelji na iznosu i u pogledu zahtjeva za odobrenje naplate tržišnih marži koji je prvotno podnesen državi članici i, u slučaju potvrdnog odgovora, u kojem smjeru ide taj učinak (više nije dopušteno povećanje ili smanjenje)? Postoji li neki drugi oblik obvezujućeg učinka?

V. Treba li pravo Unije, osobito članak 32. stavak 1. Direktive 2012/34/EU, tumačiti na način da u svrhu utvrđivanja načelne dopuštenosti tržišnih marži (neovisno o tržišnoj održivosti koju je potrebno ispitati), odnosno u svrhu potpunog povrata troškova upravitelja infrastrukture, ne treba polaziti od ukupnog prihoda („**prihodovni cilj**”) koji treba ostvariti upravitelj željezničke infrastrukture, koji mu je **odredila država članica** i koji se sastoji od zbroja pristojbi za trošak koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge u skladu s člankom 31. stavkom 3. Direktive 2012/34/EU i tržišnih marži u skladu s člankom 32. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU, nego treba utvrditi troškove za potpuni povrat kako bi se na temelju njih moglo ocijeniti može li se i u kojem iznosu eventualno odobriti naplata tržišnih marži? Treba li prilikom tog utvrđivanja načelne dopuštenosti tržišnih marži (neovisno o tržišnoj održivosti koju je potrebno ispitati) uzeti u obzir i **državna sredstva** koja država članica dodjeljuje poduzeću koje upravlja infrastrukturom za željeznički promet i, u slučaju potvrdnog odgovora, u kojem to obliku treba učiniti? Treba li ta državna sredstva eventualno odbiti od troškova koji su potrebni za potpuni povrat (uz pristojbe za trošak koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge)? Treba li u tom pogledu pravo Unije, osobito članak 32. stavak 1. u vezi s člankom 8. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU, tumačiti na način da država članica uz pristojbe za trošak koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge i **državna sredstva** koja je eventualno potrebno uzeti u obzir treba utvrditi i uključiti u ocjenu pitanja dopuštenosti tržišnih marži **sve druge viškove** koje je poduzeće koje upravlja infrastrukturom za željeznički promet ostvarilo od drugih poslovnih aktivnosti i sva **nepovratna sredstva** koja je primilo **iz privatnih izvora** i, u slučaju potvrdnog odgovora, u kojem to obliku treba učiniti te može li se to eventualno učiniti i na način da se odbiju od troškova potrebnih za potpuni povrat? Treba li u tu ocjenu uključiti druge **pristojbe koje ubire** poduzeće koje upravlja infrastrukturom za željeznički promet, kao što su pristojbe za korištenje perona („pristojbe za korištenje kolodvora”) i pristojbe za korištenje opreme za opskrbu električnom energijom potrebnom za vuču vlaka, kao i **druge poslovne stavke** poduzeća koje upravlja infrastrukturom za željeznički promet?

Navedene odredbe prava Unije

Direktiva 2012/34, uvodna izjava 34., članak 8. stavak 4., članak 27. stavci 2. i 4., članak 31. stavak 3., članak 32. stavci 1. i 6. te točka 2. Priloga IV.

Provedbena uredba 2015/909, članak 2. točka 1.

Navedene odredbe nacionalnog prava

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz) (Savezni zakon o željeznicama, željezničkim vozilima i željezničkom prometu) (Zakon o željeznicama, u daljnjem tekstu: EibG), članak 59. u verziji objavljenoj u BGBl.-u I br. 143/2020; članak 67. u verziji objavljenoj u BGBl.-u br. 137/2015 i u verziji objavljenoj u BGBl.-u br. 231/2021 te članak 67.d u verziji objavljenoj u BGBl.-u br. 137/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) (Savezni zakon o novom uređenju pravnih odnosa u austrijskim saveznom željeznicama) (Zakon o saveznom željeznicama) u verziji objavljenoj u BGBl.-u br. 95/2009, članak 42. stavci 1. do 3.

Sažet prikaz činjenica i postupka

- 1 ÖBB-Infrastruktur AG (u daljnjem tekstu: ÖBB-Infra) poduzeće je koje upravlja infrastrukturom za željeznički promet koje je u Austriji nadležno za objavu pristojbi u odgovarajućem izvješću o mreži (u daljnjem tekstu: izvješće), kao i za ubiranje pristojbi. Naplatu tržišnih marži odobrava nadležno nacionalno regulatorno tijelo Schienen-Control Kommission (Komisija za nadzor željezničke mreže, Austrija, u daljnjem tekstu: SCK).
- 2 ÖBB-Infra je prvi put zatražio odobrenje naplate tržišnih marži na pristojbe za korištenje infrastrukture za razdoblje voznog reda 2018. To razdoblje voznog reda trajalo je od 10. prosinca 2017. do 8. prosinca 2018. Željeznički prijevoznici mogli su zatražiti dodjelu infrastrukturnog kapaciteta za to razdoblje do 10. travnja 2017. Četiri mjeseca prije isteka tog roka ÖBB-Infra objavio je u svojem izvješću katalog proizvoda za trasu vlaka za odgovarajuće razdoblje.
- 3 Razdoblje voznog reda 2019. trajalo je od 9. prosinca 2018. do 7. prosinca 2019. Željeznički prijevoznici mogli su zatražiti dodjelu infrastrukturnog kapaciteta za to razdoblje do 9. travnja 2018. Četiri mjeseca prije isteka tog roka ÖBB-Infra objavio je u svojem izvješću katalog proizvoda za trasu vlaka za odgovarajuće razdoblje.
- 4 Katalozi proizvoda za razdoblja voznog reda 2018. i 2019. sadržavali su sljedeće informacije: „*Pristojbe za korištenje infrastrukture ubiru [željeznički prijevoznici] za usluge iz minimalnog pristupnog paketa u skladu s [upućivanje na drugo mjesto u izvješću]. Pristojbe za korištenje infrastrukture utvrđuju se u skladu s odredbama Zakona o željeznicama (osobito člankom 67. i sljedećim člancima) i Provedbenom uredbom (EU) 2015/909. [...] Pristojbe za korištenje infrastrukture uključuju trošak koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge (članak 67. stavak 1. EibG-a) i tržišne marže (članak 67.d EibG-a) te dodatke i odbitke (članak 67.a i sljedeći članci EibG-a). [...] Tržišne marže utvrđene su za tržišne segmente ‚komercijalne usluge putničkog prijevoza‘, ‚javne usluge putničkog prijevoza‘, ‚gradsko-prigradski prijevoz većeg kapaciteta‘,*

„gradsko-prigradski prijevoz manjeg kapaciteta” i „prijevoz robe bez manipulacije vagonom”.

- 5 U izvješću za 2018. za svaki od pet navedenih tržišnih segmenata navedena je isključivo ukupna pristojba po prijeđenom kilometru trase vlaka koja se ubire, ali ne i iznos pristojbi za direktni trošak i tržišne marže u pojedinom tržišnom segmentu.
- 6 Suprotno tomu, u izvješću za 2019. za svaki tržišni segment navedene su i tržišne marže i pristojbe za direktni trošak po prijeđenom kilometru trase vlaka, a zatim i ukupna pristojba koja se ubire kao njihov zbroj.
- 7 Izvješća za 2018. i 2019. sadržavala su u pogledu tržišnih marži sljedeću rečenicu: *„Postupak odobrenja naplate tržišnih marži u skladu s člankom 67.d stavkom 6. EiseG-a još je u tijeku”*. Samo je u izvješću za 2019. dodatno navedena detaljno opisana mogućnost uskraćivanja odobrenja u slučaju da se *„pravomoćna odluka u tom postupku donese tek nakon početka razdoblja voznog reda”*, pri čemu je za taj slučaj najavljen *„[n]aknadni odnosno retroaktivni obračun pristojbi za korištenje infrastrukture koje su do tog trenutka preplaćene ili nedovoljno plaćene”*.
- 8 Dopisom od 12. kolovoza 2016. ÖBB-Infra zatražio je od SCK-a za pet navedenih tržišnih segmenata odobrenje naplate točno određenih iznosa tržišnih marži (koje prije toga nisu objavljene u izvješću za 2018.) na pristojbu za korištenje infrastrukture za razdoblje voznog reda 2018. SCK je odobrio naplatu tih tržišnih marži za razdoblje voznog reda 2018.
- 9 Na temelju žalbe koju je WESTbahn podnio protiv te odluke Bundesverwaltungsgericht (Savezni upravni sud, Austrija) poništio je tu odluku zbog nepravilnosti u postupku utvrđivanja te je predmet vratio na ponovno odlučivanje SCK-u, koji je nastavio svoj postupak u pogledu razdoblja voznog reda 2018.
- 10 Dopisom od 18. kolovoza 2017. ÖBB-Infra zatražio je od SCK-a za pet navedenih tržišnih segmenata odobrenje naplate točno određenih iznosa marži (čiji iznos prije toga nije objavljen u izvješću za 2019.) na pristojbu za korištenje infrastrukture za razdoblje voznog reda 2019.
- 11 SCK je spojio taj postupak s postupkom u vezi s maržama za 2018. te je pokrenuo postupak provjere direktnog troška društva ÖBB-Infra, koji je isto tako spojen s drugim dvama postupcima.
- 12 SCK je od društva ÖBB-Infra zahtijevao novi izračun direktnog troška. ÖBB-Infra je nakon toga dopisom od 24. lipnja 2019. zahtijevao izmjene prvotno zatraženih tržišnih marži za 2018. i 2019. uz obrazloženje da u slučaju kad je vjerojatno da će SCK odrediti manji direktni trošak od onog koji je planirao ÖBB-Infra treba odrediti veće tržišne marže kako bi se postigao prihodovni cilj koji je odredilo ministarstvo.

- 13 SCK je zatim odlučio o zahtjevima koje je ÖBB-Infra podnio radi odobrenja naplate marži u skladu s člankom 67.d stavkom 6. EisbG-a na pristojbu za korištenje infrastrukture za 2018. i 2019. te je donio odluku u postupku nadzora tržišnog natjecanja u pogledu direktnog troška društva ÖBB-Infra. U točki 1. izreke za razdoblje voznog reda 2018. za svaki od pet tržišnih segmenata utvrdio je tržišne marže i pristojbe za direktni trošak po prijeđenom kilometru trase vlaka, a zatim i ukupnu pristojbu po prijeđenom kilometru trase vlaka koja se ubire kao njihov zbroj. U točki 2. izreke za razdoblje voznog reda 2019. za svaki od pet tržišnih segmenata utvrdio je tržišne marže i pristojbe za direktni trošak po prijeđenom vlak-kilometru, a zatim i ukupnu pristojbu po prijeđenom vlak-kilometru koja se ubire kao njihov zbroj.
- 14 ÖBB-Infra i WESTbahn podnijeli su žalbu protiv te odluke sudu koji je uputio zahtjev, pri čemu također osporavaju točke 1. i 2. o maržama i direktnom trošku za razdoblja voznog reda 2018. i 2019.
- 15 ÖBB-Infra prima od Republike Austrije državna sredstva u skladu s člankom 42. Zakona o saveznim željeznicama te ih je primio i za 2018. i 2019. U tom pogledu Republika Austrija za svako razdoblje voznog reda preko Verkehrsministeriuma (Ministarstvo prometa, Austrija) nakon savjetovanja s Finanzministeriumom (Ministarstvo financija, Austrija) na temelju članka 42. Zakona o saveznim željeznicama društvu ÖBB-Infra obznanjuje iznos ukupnih pristojbi (koje se nazivaju „prihodovni cilj” ili „ciljani prihod”) koje ÖBB-Infra treba ostvariti od pristojbi za korištenje infrastrukture uvećanih za tržišne marže u okviru pojedinog razdoblja voznog reda. Republika Austrija utvrdila je za razdoblje voznog reda 2018. ciljani prihod u iznosu od 369,05 milijuna eura bez službenih vlakova te bez dodataka i odbitaka (poput dodatka za prekomjerno opterećenje željezničke infrastrukture ili faktora vučne jedinice) (uključujući službene vlakove, ali isto tako bez dodataka i odbitaka, ciljani prihod iznosio je 377,67 milijuna eura). Pojam „službeni vlakovi” odnosi se na „lokomotivske vlakove” i „vlakove za prijevoz praznih putničkih garnitura”, odnosno vlakove za prijevoz koji ne prevoze robu i osobe. Republika Austrija utvrdila je za razdoblje voznog reda 2019. ciljani prihod u iznosu od 376,49 milijuna eura bez službenih vlakova te bez dodataka i odbitaka (uključujući službene vlakove, ali isto tako bez dodataka i odbitaka, ciljani prihod iznosio je 385,53 milijuna eura).
- 16 Prilikom izračuna tržišnih marži SCK polazi od pojedinog „ciljanog prihoda” (bez službenih vlakova te bez dodataka i odbitaka) i u svojoj odluci u tom pogledu utvrđuje sljedeće: *„Taj ciljani prihod (bez službenih vlakova te bez dodataka i odbitaka) pokriva se na temelju pristojbi, pri čemu se uzima u obzir podjela na direktni trošak s jedne strane i marže s druge strane. Dok marže trebaju pokriti barem dio općih troškova, odnosno fiksne troškove, pristojbe na temelju troška koji je izravno nastao kao posljedica obavljanja željezničke usluge (c) služe za pokrivanje direktnog troška. Za razliku od općih troškova, taj trošak varira ovisno o broju kilometara trase vlaka. Tako u prvoj fazi na temelju odbitka direktnog troška za sve kilometre trase vlaka u okviru pojedinačnog tržišnog segmenta od*

određenog ciljanog prihoda treba utvrditi iznos dijela općih troškova koji se pokriva maržama. To se u nastavku naziva ciljanom maržom doprinosa”.

Glavni argumenti stranaka glavnog postupka

- 17 ÖBB-Infra zastupa pravno stajalište da je u slučaju odobrenja naplate tržišnih marži riječ o odobrenju koje se odnosi na određeno razdoblje, odnosno o *ex post* odobrenju. SCK se slaže s tim stajalištem i pritom se s jedne strane oslanja na sudsku praksu Verwaltungsgerichtshofa (Visoki upravni sud, Austrija) i pravnu teoriju te, s druge strane, na presudu od 9. studenoga 2017., CTL Logistics (C- 489/15, EU:C:2017:834) (među ostalim na točku 97.).
- 18 Suprotno tomu, WESTbahn ističe da se retroaktivno odobrenje protivi načelu transparentnosti i zaštiti legitimnih očekivanja iz propisa o željeznicama, zbog čega se propisuje *ex ante* odobrenje. Sudska praksa Verwaltungsgerichtshofa (Visoki upravni sud), na koju se poziva SCK, donesena je u okviru SCK-ova općeg *ex post* nadzora tržišnog natjecanja. Međutim, u ovom slučaju riječ je o postupku *ex ante* odobrenja u vezi s pristojbama koje predstavljaju iznimku od općeg pravila o pristojbama iz zakona o željeznicama. Glavni cilj *ex ante* nadzora i odobrenja pristojbi jest spriječiti nedostatke u pravnoj zaštiti i ostvarivanju prava za željezničke prijevoznike koji mogu nastati zbog znatne neravnoteže moći koja je uzrokovana monopolom vlasnika mreže. *Ex post* nadzor onemogućuje pouzdano uklanjanje prepreke tržišnom natjecanju. Presuda od 9. studenoga 2017., CTL Logistics (C- 489/15, EU:C:2017:834), nije relevantna jer je ondje bila riječ o razgraničenju nadležnosti u vezi s nadzorom nad iznosom pristojbi koje se uređuju u okviru javnog prava. Ta presuda ne sadržava ni eksplicitno ni implicitno utvrđenje o ovlasti regulatornih tijela za retroaktivno utvrđivanje iznosa pristojbi.
- 19 WESTbahn smatra da je zakonodavac Unije uspostavio koherentan sustav prema redoslijedu koji čine utvrđivanje, odobrenje, objava i primjena pristojbi. To predstavlja iznimku od općeg pravila o pristojbama. Stoga je već za utvrđivanje potrebno odobrenje. Tek nakon toga dolazi do objave pristojbi u izvješću, na temelju kojeg se tada sklapaju privatnopravni ugovori između poduzeća koja upravljaju infrastrukturom za željeznički promet i željezničkih prijevoznika. Zbog toga je utvrđivanje tržišnih marži koje su objavljene u izvješćima za 2018. i 2019., ali nisu odobrene, bilo nezakonito.
- 20 SCK smatra da se naplata tržišnih marži može odobriti unatoč tomu što nisu objavljene u izvješću za 2018. Točno je da pristojbe za korištenje infrastrukture i tržišne marže treba zasebno navesti. Međutim, uskraćivanje mogućnosti odobrenja zbog izostanka objave zabranjeno je zbog načela proporcionalnosti koje je relevantno i u okviru provedbe prava Unije i utvrđeno u članku 51. stavku 1. Povelje Europske unije o temeljnim pravima. Željeznički prijevoznici bili su upoznati s ukupnom pristojbom za korištenje infrastrukture po tržišnom segmentu

na temelju objave u izvješću za 2018. Stoga je postojala i financijska sigurnost planiranja.

- 21 U svojoj odluci SCK polazi od toga da objavljene pristojbe imaju obvezujući učinak jer po tržišnom segmentu ne smije utvrditi ukupne pristojbe, odnosno zbroj pristojbi za direktni trošak i tržišnih marži, koje su veće od onih koje su prethodno objavljene u izvješću. Međutim, može utvrditi i pristojbe za direktni trošak i tržišne marže koje su veće ili manje od onih objavljenih u izvješću pod uvjetom da se ne prekorače objavljene ukupne pristojbe.
- 22 ÖBB-Infra zastupa pravno stajalište da i njega kao poduzeće koje upravlja infrastrukturom za željeznički promet treba zaštititi kad je riječ o sigurnosti planiranja: podnio je zahtjeve za odobrenje naplate marži za svako od dvaju razdoblja voznog reda 16 mjeseci ranije te je 22 mjeseca unaprijed prije početka razdoblja voznog reda počeo s planiranjem pristojbi. Stoga prilikom konačnog utvrđivanja pristojbi sud koji je uputio zahtjev treba moći izmijeniti pristojbe za direktni trošak i tržišne marže u bilo kojem smjeru, čak i ako to znači prekoračenje iznosa objavljenih ukupnih pristojbi za čiju se naplatu traži odobrenje. Glavnim zahtjevima koje je ÖBB-Infra istaknuo pred sudom koji je uputio zahtjev traži se stoga da taj sud utvrdi točne iznose pristojbi za direktni trošak i tržišne marže (i da pritom ne uzme u obzir obvezujući učinak i iznose koji su djelomično veći od onih objavljenih u izvješću).
- 23 WESTbahn smatra da je „ciljani prihod” načelno nezakonit. Štoviše, SCK je umjesto toga trebao utvrditi troškove za potpuni povrat troškova te je tek nakon toga smio utvrditi tržišne marže u slučaju da je postojao „manjak” u pogledu svih prihoda društva ÖBB-Infra. Pritom je u troškove povrata trebalo uračunati i državna sredstva u skladu s člankom 42. Zakona o saveznom željeznicama, kao i druge pristojbe koje je ubrao ÖBB-Infra, primjerice pristojbe za korištenje perona ili za korištenje opreme.
- 24 Suprotno tomu, ÖBB-Infra ističe da je ocjena „ciljanog prihoda” koju je proveo SCK preniska. Prilikom izračuna povezanog sa službenim vlakovima SCK nije smio zanemariti ciljani prihod koji je općenito odredio ministar, nego ga je trebao uzeti u obzir.

Sažet prikaz obrazloženja zahtjeva za prethodnu odluku

- 25 Sud koji je uputio zahtjev nije iznio svoja razmatranja, nego samo navodi tvrdnje stranaka.