

Byla C-538/23

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį

Gavimo data:

2023 m. rugpjūčio 22 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Bundesverwaltungsgericht (Austrija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. rugpjūčio 21 d.

Pareiškėjos:

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

Atsakovė:

Schiene-Control Kommission

Pagrindinės bylos dalykas

Skundai, susiję su infrastruktūros mokesčių rinkos antkainių patvirtinimu pagal Direktyvos 2012/34 32 straipsnį

Prašymo priimti prejudicinį sprendimą dalykas ir teisinis pagrindas

Pagal SESV 267 straipsnį pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, 32 straipsnio išaiškinimu.

Prejudiciniai klausimai

I. Ar Sąjungos teisė, visų pirma 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (toliau – Direktyva 2012/34/ES), 32 straipsnis, turi būti aiškinama taip, kad

valstybė narė turi *ex ante* patvirtinti rinkos antkainius iki atitinkamo tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio, kuriam prašoma nustatyti rinkos antkainius, pradžios (ar bent iki jo pabaigos), ar ji gali rinkos antkainius patvirtinti ir *ex post*, pasibaigus atitinkamam tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui (jei reikia, po kelerių metų)? Ar valstybės narės rinkos antkainių patvirtinimas pagal Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnį turi būti suprantamas kaip **teisiškai privalomas** patvirtinimas?

II. Ar Sąjungos teisė, visų pirma Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 ir 6 dalys, siejamos su 27 straipsnio 4 dalimi, turi būti aiškinama taip, kad **chronologine tvarka** rinkos antkainiai (pasikeitus esminiams elementams) pirmiausia turi būti paskelbti tinklo nuostatuose (jei reikia, gavus patvirtinimą), o valstybė narė turi juos patvirtinti tik po to, kai jie bus paskelbti? Ar **esminių elementų pasikeitimas** pagal Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 6 dalį atsiranda jau tada, kai pakeičiamas „tik“ rinkos antkainių dydis, palyginti su praėjusių metų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu?

III. Jei į antrojo klausimo pirmą sakinį būtų atsakyta teigiamai, ar Sąjungos teisė, visų pirma Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 ir 6 dalys, siejamos su 27 straipsnio 2 ir 4 dalimis ir Direktyvos 2012/34/ES IV priedo 2 punktu, atsižvelgiant į Direktyvos 2012/34/ES 34 konstatuojamojoje dalyje nustatytą skaidrumo ir planavimo nuspėjamumo reikalavimą, turi būti aiškinama taip, kad valstybė narė negali patvirtinti **rinkos antkainių**, jei tinklo nuostatuose atitinkamam tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui (kuriam šie rinkos antkainiai buvo prašomi patvirtinti) nebuvo **paskelbtas** pačių rinkos antkainių dydis? Šiuose tinklo nuostatuose buvo paskelbtas tik bendras mokestis už nuvažiuotą traukinių linijos kilometrą (kaip mokesčių už išlaidas, tiesiogiai patirtas dėl traukinio eksploatavimo pagal Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalį, ir rinkos antkainių pagal Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnį suma) kiekvienam rinkos segmentui; todėl geležinkelio įmonės iš šių tinklo nuostatų negalėjo nustatyti nei mokesčių už „tiesiogines išlaidas“ (kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalį, siejamą su 2015 m. birželio 12 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/909 dėl išlaidų, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo, apskaičiavimo tvarkos (toliau – Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/909) 2 straipsnio 1 punktu), nei rinkos antkainių kiekvienam rinkos segmentui pagal Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnį.

IV. Jei į antrojo klausimo pirmą sakinį būtų atsakyta teigiamai, ar Sąjungos teisė, visų pirma Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 ir 6 dalys, siejamos su 27 straipsnio 4 dalimi, atsižvelgiant į Direktyvos 2012/34/ES 34 konstatuojamojoje dalyje nustatytą skaidrumo ir planavimo nuspėjamumo reikalavimą, turi būti aiškinama taip, kad tinklo nuostatuose paskelbti rinkos antkainiai atitinkamam tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui yra **privalomi** valstybei narei atliekant patvirtinimą? Ar šis privalomumas reiškia, kad valstybė narė negali patvirtinti didesnių rinkos antkainių kiekvienam rinkos segmentui nei paskelbti atitinkamuose tinklo nuostatuose? O gal privaloma tik tai, kad patvirtinti bendri mokesčiai (t. y. mokesčiai už „tiesiogines išlaidas“ pagal

Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalį, siejamą su Įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/909 2 straipsnio 1 punktu, ir rinkos antkainiai pagal Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnį) negali būti didesni už paskelbtus tinklo nuostatuose, o patys rinkos antkainiai gali būti patvirtinti didesni už paskelbtus tinklo nuostatuose? Ar valstybei narei iš pradžių pateikto prašymo patvirtinti rinkos antkainius atžvilgiu taip pat taikomas privalomumas dėl dydžio ir, jei taip, koku būdu (neleidžiama didinti, neleidžiama toliau mažinti)? Ar yra kitų privalomumo formų?

V. Ar Sąjungos teisė, visų pirma Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 dalis, turi būti aiškinama taip, kad siekiant nustatyti, ar rinkos antkainiai iš esmės yra leistini (išskyrus tikrintiną tinkamumą rinkai), t. y. siekiant visiškai padengti infrastruktūros valdytojo išlaidas, nebūtiną remtis geležinkelių infrastruktūros valdytojui **valstybės narės nustatytais** bendromis gautinomis pajamomis (toliau – **gautinos pajamos**), kurias sudaro mokesčių už tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patirtas išlaidas pagal Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalį ir rinkos antkainių pagal Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 dalį suma, tačiau būtina apskaičiuoti ir nustatyti visiškai padengiamas išlaidas, kad remiantis šiomis išlaidomis būtų galima įvertinti, ar galima patvirtinti rinkos antkainius ir, jei taip, kokia apimtimi? Ar nustatant principinį rinkos antkainių leistinumą (išskyrus tikrintiną tinkamumą rinkai) taip pat reikia atsižvelgti į geležinkelių infrastruktūros įmonei valstybės narės teikiamas **valstybės subsidijas** ir, jei taip, kokia forma tai turi būti daroma? Jei taikytina, ar šios valstybės subsidijos turi būti išskaičiuojamos iš išlaidų, reikalingų joms visiškai padengti (kartu su mokesčiais už tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamas išlaidas)? Ar šiomis aplinkybėmis Sąjungos teisė, visų pirma Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 dalis, siejama su 8 straipsnio 4 dalimi, turi būti aiškinama taip, kad, neskaitant mokesčių už tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamas išlaidas ir visų valstybės subsidijų, į kurias bet kuriuo atveju reikia atsižvelgti, valstybė narė turi nustatyti ir vertindama, ar rinkos antkainiai yra leistini, įtraukti **visas kitas papildomas pajamas**, kurias geležinkelių infrastruktūros įmonė gavo iš kitos ekonominės veiklos, ir visas **negražintinas pajamas, kurias ji gavo iš privačių šaltinių**, ir, jei taip, kokia forma tai turi būti padaryta, jei reikia, lygiai taip pat išskaičiuojant jas iš išlaidų, kurias reikia visiškai padengti? Ar į šį vertinimą turi būti įtraukti kiti geležinkelių infrastruktūros įmonės **taikomi mokesčiai** – pavyzdžiui, mokesčiai už naudojimąsi keleivių peronais („stoties mokesčiai“) ir mokesčiai už naudojimąsi elektros energijos tiekimo įrenginiais traukos srovei užtikrinti, – taip pat **kitos** geležinkelių infrastruktūros įmonės **komercinės pozicijos**?

Nurodytos Sąjungos teisės nuostatos

Direktyvos 2012/34 34 konstatuojamoji dalis, 8 straipsnio 4 dalis, 27 straipsnio 2 ir 4 dalys, 31 straipsnio 3 dalis, 32 straipsnio 1 ir 6 dalys, IV priedo 2 punktas

Įgyvendinimo reglamento 2015/909 2 straipsnio 1 punktas

Nurodytos nacionalinės teisės nuostatos

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Federalinis įstatymas dėl geležinkelių, geležinkelio transporto priemonių ir eismo geležinkeliais) (*Eisenbahngesetz* – Geležinkelių įstatymas) (toliau – *EisbG*) 59 straipsnis su pakeitimais, padarytais *BGBL*. I Nr. 143/2020; 67 straipsnis su pakeitimais, padarytais *BGBL*. Nr. 137/2015, ir pakeitimais, padarytais *BGBL*. Nr. 231/2021; 67d straipsnis su pakeitimais, padarytais *BGBL*. Nr. 137/2015

Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Federalinis teisinių santykių Austrijos federalinių geležinkelių sektoriuje pertvarkymo įstatymas) (*Bundesbahngesetz* – Federalinis geležinkelių įstatymas) su pakeitimais, padarytais *BGBL*. Nr. 95/2009, 42 straipsnio 1–3 dalys

Glaustas faktinių aplinkybių ir proceso pagrindinėje byloje aprašymas

- 1 *ÖBB-Infrastruktur AG* (toliau – *ÖBB-Infra*) yra geležinkelių infrastruktūros įmonė, kuri Austrijoje yra atsakinga už mokesčių paskelbimą atitinkamuose tinklo nuostatuose (toliau – tinklo nuostatai) ir mokesčių surinkimą. Rinkos antkainius tvirtina kompetentinga nacionalinė geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucija – *Schienen-Control Kommission* (toliau – SCK).
- 2 2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu *ÖBB-Infra* pirmą kartą pateikė prašymą patvirtinti infrastruktūros mokesčių rinkos antkainius. Šis tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpis truko nuo 2017 m. gruodžio 10 d. iki 2018 m. gruodžio 8 d. Iki 2017 m. balandžio 10 d. geležinkelio transporto įmonės galėjo teikti prašymus dėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymo šiuo laikotarpiu. Iki šio laikotarpio pabaigos likus keturiems mėnesiams, *ÖBB-Infra* savo tinklo nuostatuose paskelbė atitinkamo laikotarpio traukinių linijų produktų katalogą.
- 3 2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpis truko nuo 2018 m. gruodžio 9 d. iki 2019 m. gruodžio 7 d. Iki 2018 m. balandžio 9 d. geležinkelio transporto įmonės galėjo teikti prašymus dėl infrastruktūros pajėgumų paskirstymo šiuo laikotarpiu. Iki šio laikotarpio pabaigos likus keturiems mėnesiams, *ÖBB-Infra* savo tinklo nuostatuose paskelbė atitinkamo laikotarpio traukinių linijų produktų katalogą.
- 4 2018 m. ir 2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu produktų kataloguose buvo pateikta ši informacija: „Infrastruktūros mokesčius moka [geležinkelio transporto įmonės] už minimalaus prieigos paketo paslaugas pagal [nuoroda į kitą tinklo nuostatų vietą]. Infrastruktūros mokestis nustatomas pagal Geležinkelių įstatymą (visų pirma 67 ir paskesnius straipsnius) ir Įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/909 nuostatas. <...> Infrastruktūros mokesčiai apima išlaidas, tiesiogiai patirtas dėl traukinių eksploatavimo (*EisbG* 67 straipsnio 1 dalis), ir rinkos antkainius (*EisbG* 67d straipsnis), taip pat

- priemokas ir (arba) nuolaidas (*EisbG 67a* ir paskesni straipsniai). <...> Rinkos antkainiai nustatomi rinkos segmentams „Komerčinis keleivių vežimas“, „Valstybės užtikrinamas tarp miestinis keleivių vežimas“, „Pagrindinis keleivių vežimas vietiniais maršrutais“, „Papildomas keleivių vežimas vietiniais maršrutais“ ir „Nemanipuliuojamas krovinių vežimas“.
- 5 2018 m. tinklo nuostatuose kiekvienam iš penkių minėtų rinkos segmentų buvo nustatytas tik bendras mokestis, mokėtinas už kiekvieną nuvažiuotą traukinių linijos kilometrą, bet nenustatytas mokesčių už tiesiogines išlaidas ir rinkos antkainių dydis atitinkamam rinkos segmentui.
 - 6 2019 m. tinklo nuostatuose kiekvienam rinkos segmentui buvo nustatyti ir rinkos antkainiai, ir mokesčiai už tiesiogines išlaidas, tenkančias vienam nuvažiuotam traukinių linijos kilometrui, o tada bendras mokėtinas mokestis apskaičiuotas kaip šių dviejų mokesčių suma.
 - 7 Į 2018 m. ir 2019 m. tinklo nuostatus dėl rinkos antkainių buvo įtrauktas toks sakiny: „Rinkos antkainių patvirtinimo procedūra pagal *EisbG 67d* straipsnio 6 dalį dar nebaigta.“ Tik 2019 m. tinklo nuostatuose buvo pateikta išsamesnė patvirtinimo išlyga tuo atveju, jei „teisiškai įpareigojantį sprendimą šioje procedūroje būtų galima priimti tik prasidėjus tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui“, todėl šiuo atveju buvo paskelbta apie „vėlesnį arba atgaline data taikomą bet kokių apskaičiuotų per didelių arba per mažų infrastruktūros mokesčių mokėjimą“.
 - 8 2016 m. rugpjūčio 12 d. raštu *ÖBB-Infra* kreipėsi į SCK ir paprašė patvirtinti tiksliai apibrėžtus rinkos antkainius (kurių dydis anksčiau nebuvo paskelbtas 2018 m. tinklo nuostatuose), taikomus infrastruktūros mokesčiui 2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu penkiems minėtiems rinkos segmentams. Šiuos rinkos antkainius SCK patvirtino 2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui.
 - 9 *WESTbahn* apskundus šį sprendimą, *Bundesverwaltungsgericht* (Federalinis administracinis teismas) panaikino sprendimą, motyvuodamas tuo, kad per tyrimo procedūrą buvo padaryta pažeidimų, ir grąžino bylą SCK, kad ši išnagrinėtų iš naujo ir priimtų naują sprendimą; SCK tęsė procedūrą dėl 2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio.
 - 10 2017 m. rugpjūčio 18 d. raštu *ÖBB-Infra* kreipėsi į SCK ir paprašė patvirtinti tiksliai apibrėžtus antkainius (kurių dydis anksčiau buvo paskelbtas 2019 m. tinklo nuostatuose), taikomus infrastruktūros mokesčiui 2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu penkiems minėtiems rinkos segmentams.
 - 11 SCK šią procedūrą sujungė su 2018 m. antkainių procedūra ir inicijavo *ÖBB-Infra* tiesioginių išlaidų patikrinimo procedūrą, kuri taip pat buvo sujungta su kitomis dviem procedūromis.

- 12 SCK pareikalavo iš *ÖBB-Infra* perskaičiuoti tiesiogines išlaidas. Atsakydama į tai, *ÖBB-Infra* 2019 m. birželio 24 d. raštu pateikė prašymą pakeisti anksčiau prašytus nustatyti 2018 m. ir 2019 m. rinkos antkainius, motyvuodama tuo, kad jei SCK nustatytų mažesnes tiesiogines išlaidas, nei planavo *ÖBB-Infra*, rinkos antkainiai turėtų būti didesni, kad būtų pasiektos kompetentingos ministerijos nustatytos gautinos pajamos.
- 13 Tuomet SCK priėmė sprendimą dėl *ÖBB-Infra* prašymų patvirtinti antkainius pagal *EisbG* 67d straipsnio 6 dalį, taikytinus 2018 m. ir 2019 m. infrastruktūros mokesčiui, ir dėl *ÖBB-Infra* tiesioginių išlaidų pagal konkurencijos priežiūros procedūrą. Sprendimo rezoliucinės dalies 1 punkte ji kiekvienam iš penkių rinkos segmentų nustatė rinkos antkainius ir mokesčius už tiesiogines išlaidas, tenkančias vienam nuvažiuotam traukinių linijos kilometrui 2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, tuomet apskaičiavo bendrą mokesčių mokėtiną už vieną nuvažiuotą traukinių linijos kilometrą. Sprendimo rezoliucinės dalies 2 punkte SCK kiekvienam iš penkių rinkos segmentų nustatė rinkos antkainius ir mokesčius už tiesiogines išlaidas, tenkančias vienam nuvažiuotam traukinių linijos kilometrui 2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu, tuomet, remdamasi šių dviejų mokesčių suma, apskaičiavo bendrą mokesčių mokėtiną už vieną nuvažiuotą traukinių linijos kilometrą.
- 14 Tiek *ÖBB-Infra*, tiek *WESTbahn* apskundė šį sprendimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui ir taip pat ginčija sprendimo rezoliucinės dalies 1 ir 2 punktus dėl antkainių ir tiesioginių išlaidų už 2018 m. ir 2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpius.
- 15 *ÖBB-Infra* iš Austrijos Respublikos gauna valstybės subsidijas pagal Federalinio geležinkelių įstatymo 42 straipsnį ir tokias subsidijas gavo 2018 m. ir 2019 m. Atsižvelgdama į tai, Austrijos Respublika per „*Verkehrsministerium*“ (Susisiekimo ministerija) (*Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie*) (Federalinė klimato apsaugos, aplinkos, energetikos, mobilumo, inovacijų ir technologijų ministerija) ir pasikonsultavusi su *Bundesministerium für Finanzen* (Federalinė finansų ministerija), remdamasi Federalinio geležinkelių įstatymo 42 straipsniu, dėl kiekvieno tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio informuoja *ÖBB-Infra* apie tai, kokio dydžio bendras pajamas (toliau – gautinos pajamos arba tikslinės pajamos) *ÖBB-Infra* turi gauti iš infrastruktūros mokesčių ir rinkos antkainių per atitinkamą tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį. 2018 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui Austrijos Respublika nustatė 369,05 mln. eurų gautinas pajamas be tarnybinių traukinių ir be priemokų bei nuolaidų (pvz., priemokos už pajėgumų apribojimus ar lokomotyvo koeficiento) (įskaitant tarnybinius traukinius, bet taip pat be priemokų ir nuolaidų gautinos pajamos buvo 377,67 mln. eurų). Sąvoka „tarnybiniai traukiniai“ suprantama kaip vien „lokomotyvinių traukinių reisai“ ir „tušti keleiviniai traukiniai“, t. y. traukinių reisai be krovinių ir be keleivių. 2019 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiui Austrijos Respublika nustatė 376,49 mln. eurų gautinas pajamas be tarnybinių traukinių, priemokų ir nuolaidų (įskaitant tarnybinius

traukinius, bet taip pat be priemokų ir nuolaidų gautinos pajamos buvo 385,53 mln. eurų).

- 16 Apskaičiuodama rinkos antkainius, SCK atsižvelgia į atitinkamas „gautinas pajamas“ (be tarnybinių traukinių ir be priemokų bei nuolaidų) ir savo sprendime šiuo klausimu nurodo: „Šias gautinas pajamas (be tarnybinių traukinių ir be nuolaidų bei priemokų) turi padengti mokesčiai, atsižvelgiant į suskirstymą į tiesiogines išlaidas ir antkainius. Nors antkainiais siekiama padengti bent dalį bendrųjų išlaidų, t. y. fiksuotų išlaidų, tiesioginėms išlaidoms padengti taikomi mokesčiai, grindžiami tiesiogiai dėl traukinio eksploatavimo patiriamomis išlaidomis (c). Šios išlaidos, priešingai nei bendrosios išlaidos, kinta priklausomai nuo traukinių linijos kilometrų skaičiaus. Todėl iš nustatytų gautinų pajamų pirmiausia reikia atimti visų atitinkamo rinkos segmento traukinių linijos kilometrų tiesiogines išlaidas, kad būtų galima nustatyti, kokio dydžio bendrųjų išlaidų dalis turi būti padengta antkainiais. Toliau tai vadinama gautina antkainio marža.“

Svarbiausi pagrindinės bylos šalių argumentai

- 17 *ÖBB-Infra* laikosi teisinės nuomonės, kad rinkos antkainių patvirtinimas yra susijęs su laikotarpiu, t. y. yra *ex post* patvirtinimas. SCK šiai nuomonei neprieštarauja ir remiasi, viena vertus, *Verwaltungsgerichtshof* (Aukščiausiasis administracinis teismas, Austrija) jurisprudencija ir teisine literatūra, kita vertus, 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendimu *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834, visų pirma 97 punktą).
- 18 O *WESTbahn* teigia, kad skaidrumo reikalavimas pagal geležinkelių teisę ir teisėtų lūkesčių apsauga prieštarauja patvirtinimui atgaline data, todėl nustatytas *ex ante* patvirtinimas. *Verwaltungsgerichtshof* jurisprudencija, kuria remiasi SCK, susijusi su bendra konkurencijos priežiūra, kurią SCK vykdo *ex post*. Vis dėlto šiuo atveju kalbama apie *ex ante* patvirtinimo procedūrą, taikomą mokesčiams, kurie geležinkelių teisėje yra bendros apmokestinimo sistemos išimtis. Pagrindinis *ex ante* kontrolės ir mokesčių patvirtinimo tikslas – užkirsti kelią teisinės apsaugos ir vykdymo užtikrinimo priemonių trūkumams geležinkelio įmonėse, kurių gali atsirasti dėl didelio rinkos iškraipymo, atsirandančio dėl tinklo savininko monopolijos. *Ex post* kontrolė negali patikimai užkirsti kelio konkurencijos suvaržymams. 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendimas *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) nesusijęs su byla, nes jame sprendžiamas kompetencijos atskyrimo klausimas, susijęs su mokesčių, kuriems taikomos viešosios teisės normos, peržiūra. Šiame sprendime nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nėra teiginio apie reguliavimo institucijų įgaliojimus atgaline data nustatyti mokesčių dydį.
- 19 *WESTbahn* teigimu, Sąjungos teisės aktų leidėjas patvirtino nuoseklią mokesčių nustatymo, tvirtinimo, skelbimo ir taikymo tvarką. Tai yra bendros apmokestinimo taisyklės išimtis. Taigi, net nustatant mokesčius reikalingas

patvirtinimas. Tik tada tinklo nuostatuose paskelbiami mokesčiai, kuriais remiantis sudaromos privačios teisinės sutartys tarp geležinkelių infrastruktūros bendrovių ir geležinkelio transporto įmonių. Todėl 2018 m. ir 2019 m. tinklo nuostatuose paskelbtų, bet nepatvirtintų rinkos antkainių taikymas buvo neteisėtas.

- 20 SCK mano, kad rinkos antkainiai gali būti patvirtinti, nepaisant to, kad 2018 m. tinklo nuostatuose jie nebuvo paskelbti. Infrastruktūros mokesčiai ir rinkos antkainiai turi būti nurodomi atskirai. Vis dėlto pagal proporcingumo principą, kuris taip pat yra lemiamas įgyvendinant Sąjungos teisę ir yra įtvirtintas Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 51 straipsnio 1 dalyje, draudžiama atsisakyti patvirtinti dėl nepaskelbimo. Geležinkelio transporto įmonės buvo informuotos apie bendrą infrastruktūros mokestį kiekvienam rinkos segmentui, paskelbus 2018 m. tinklo nuostatus. Tai taip pat užtikrino finansinio planavimo nuspėjamumą.
- 21 Priimtame sprendime SCK konstatuoja, kad paskelbti mokesčiai yra privalomi, nes ji negali nustatyti didesnių bendrų mokesčių rinkos segmentui, t. y. mokesčių už tiesiogines išlaidas ir rinkos antkainių sumos, nei anksčiau buvo paskelbta tinklo nuostatuose. Vis dėlto ji gali savo nuožiūra nustatyti didesnius arba mažesnius – nei paskelbta tinklo nuostatuose – tiesioginių išlaidų mokesčius ir rinkos antkainius, jei neviršijami paskelbti bendri mokesčiai.
- 22 *ÖBB-Infra* laikosi teisinės nuomonės, kad ir jai, kaip geležinkelių infrastruktūros įmonei, turėtų būti užtikrintas planavimo nuspėjamumas: prašymus patvirtinti antkainius kiekvienam iš dviejų tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpių ji pateikė prieš 16 mėnesių ir pradėjo planuoti antkainius likus maždaug 22 mėnesiams iki kiekvieno tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpio pradžios. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekęs teismas, galutinai nusprenddamas dėl mokesčių dydžio, turi turėti galimybę tiesioginių išlaidų ir rinkos antkainių dydžius keisti į abi puses, net jei dėl to būtų viršytas paskelbtas arba prašomas patvirtinti bendras mokesčių dydis. Todėl *ÖBB-Infra* pateiktuose pagrindiniuose reikalavimuose prašo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nustatyti tikslesnius tiesioginių išlaidų ir rinkos antkainių dydžius (neatsižvelgiant į privalomumą ir iš dalies didesnius nei tinklo nuostatuose paskelbti dydžiai).
- 23 *WESTbahn* mano, kad „gautinos pajamos“ yra iš esmės neteisėtos. SCK turėjo nustatyti tokią išlaidų sumą, kuri visiškai padengtų išlaidas, o nustatyti rinkos antkainius galėjo tik tuo atveju, jei atsirastų „padengimo trūkumas“, kiek tai susiję su visomis *ÖBB-Infra* pajamomis. Tuo pačiu valstybės subsidijos pagal Federalinio geležinkelių įstatymo 42 straipsnį taip pat turėjo būti įskaičiuotos į padengimo išlaidas, kaip ir kiti *ÖBB-Infra* renkami mokesčiai, pavyzdžiui, už naudojimąsi keleivių peronais arba už naudojimąsi elektros energijos tiekimo įrenginiais.

- 24 *ÖBB-Infra*, priešingai, nesutinka su SCK atliktu „gautinų pajamų“ vertinimu kaip per mažu. SCK skaičiuodama turėjo ne atsižvelgti į tarnybinius traukinius, o vadovautis kompetentingo ministro nustatytu bendru gautinų pajamų dydžiu.

Glaustas prašymo priimti prejudicinį sprendimą pagrindimas

- 25 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepateikia jokių savo argumentų, tik pakartoja šalių argumentus.

DARBINIS VERTINIMAS