

Kohtuasi C-538/23**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

22. august 2023

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Bundesverwaltungsgericht (föderaalne halduskohus, Austria)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

21. august 2023

Kaebajad:

ÖBB-Infrastruktur AG

WESTbahn Management GmbH

Vastustaja:

Schienen-Control Kommission

Põhikohtuasja ese

Kaebused selle peale, et heaks on kiidetud turusegmentides kohaldatavate lisatasude rakendamine infrastruktuuri kasutustasudele direktiivi 2012/34 artikli 32 tähenduses

Eelotsusetaotluse ese ja õiguslik alus

ELTL artikli 267 alusel esitatud eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tuleb tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, artiklit 32.

Eelotsuse küsimused

I. Kas liidu õigust, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond

(edaspidi „direktiiv 2012/34“), artiklit 32 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriik peab turusegmentides kohaldatavad lisatasud heaks kiitma *ex ante* enne asjaomase liiklusgraafikuperioodi – mille jaoks turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid taotleti – algust (või vähemalt lõppu), või võib liikmesriik kiita turusegmentides kohaldatavad lisatasud heaks ka *ex post* pärast asjaomase liiklusgraafikuperioodi lõppu (olenevalt olukorrast ka mitu aastat hiljem)? Kas liikmesriigi heakskiitu turusegmentides kohaldatavatele lisatasudele direktiivi 2012/34 artikli 32 tähenduses tuleb mõista **lõpliku** heakskiiduna?

II. Kas liidu õigust, eelkõige direktiivi 2012/34 artikli 32 lõikeid 1 ja 6 koostoimes artikli 27 lõikega 4 tuleb tõlgendada nii, et – **kronoloogilises järjekorras** – tuleb turusegmentides kohaldatavad lisatasud (oluliste osade muutmise korral) kõigepealt avaldada võrgustiku teadaandes (vajaduse korral tingimusega, et need tuleb heaks kiita) ja alles pärast nende avaldamist kiidab liikmesriik need heaks? Kas **oluliste osade muutmise**ga direktiivi 2012/34 artikli 32 lõike 6 kohaselt on tegemist juba siis, kui muudetakse „üksnes“ turusegmentides kohaldatavate lisatasude suurust võrreldes eelmise aasta liiklusgraafikuperioodiga?

III. (Juhul kui vastus teise küsimuse esimesele lausele on jaatav:) Kas liidu õigust, eelkõige direktiivi 2012/34 artikli 32 lõikeid 1 ja 6 koostoimes artikli 27 lõigetega 2 ja 4 koostoimes IV lisa punktiga 2 tuleb – arvestades läbipaistvuse nõuet ja finantsplaneerimisel vajalikku kindlustunnet direktiivi 2012/34 põhjenduse 34 kohaselt – tõlgendada nii, et liikmesriik ei või **turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid** heaks kiita, kui turusegmentides kohaldatavate lisatasude suurust ei ole võrgustiku teadaandes asjaomase liiklusgraafikuperioodi kohta (mille jaoks nende turusegmentides kohaldatavate lisatasude heakskiitmist taotleti) **avaldatud**? Selle asemel on asjaomases võrgustiku teadaandes avaldatud üksnes kogutasu läbitud rongikilomeetri kohta (rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevate kuludega seotud tasude, mida on nimetatud direktiivi 2012/34 artikli 31 lõikes 3, ja turusegmentides kohaldatavate lisatasude, mida on nimetatud direktiivi 2012/34 artiklis 32, summana) iga turusegmenti kohta; seega ei saanud raudteeveo-ettevõtjad sellest võrgustiku teadaandest teada, milline on iga turusegmenti kohta tasu, mis on seotud „otseste kuludega“ (direktiivi 2012/34 artikli 31 lõike 3 tähenduses koostoimes komisjoni 12. juuni 2015. aasta rakendusmääruse (EL) 2015/909, milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid (edaspidi „rakendusmäärus 2015/909“), artikli 2 punktiga 1), ja millised on turusegmentides kohaldatavad lisatasud direktiivi 2012/34 artikli 32 tähenduses?

IV. (Juhul kui vastus teise küsimuse esimesele lausele on jaatav:) Kas liidu õigust, eelkõige direktiivi 2012/34 artikli 32 lõikeid 1 ja 6 koostoimes artikli 27 lõikega 4 tuleb – arvestades läbipaistvuse nõuet ja finantsplaneerimisel vajalikku kindlustunnet direktiivi 2012/34 põhjenduse 34 kohaselt – tõlgendada nii, et võrgustiku teadaandes asjaomase liiklusgraafikuperioodi kohta avaldatud lisatasudel, mida kohaldatakse turusegmentides, on **siduv mõju** liikmesriigi heakskiidule? Kas sellest siduvast mõjust tuleneb, et liikmesriik ei või

turusegmendi kohta heaks kiita suuremaid turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid, kui on avaldatud asjaomases võrgustiku teadaandes? Või esineb siduv mõju ainult selles osas, et heaks kiidetud kogutasud (need on tasud, mis on seotud „otseste kuludega“ direktiivi 2012/34 artikli 31 lõike 3 tähenduses koostoimes rakendusmääruse 2015/909 artikli 2 punktiga 1, millele lisanduvad turusegmentides kohaldatavad lisatasud direktiivi 2012/34 artikli 32 kohaselt) ei või olla suuremad, kui on avaldatud võrgustiku teadaandes, seevastu võib heaks kiita suuremaid turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid, kui on avaldatud võrgustiku teadaandes? Kas ka liikmesriigile algselt esitatud taotlusel kiita heaks turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid on lisatasude suuruse osas siduv mõju, ning kui jaa, siis millises suunas (lubatud ei ole enam lisatasude suurendamine või vähendamine)? Kas siduv mõju võib esineda mingis muus vormis?

V. Kas liidu õigust, eelkõige direktiivi 2012/34 artikli 32 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et turusegmentides kohaldatavate lisatasude põhimõttelise lubatavuse kindlaksmääramiseks (lisaks turukõlblikkusele, mida tuleb kontrollida) – seega infrastruktuuri-ettevõtja kulude täieliku katmise eesmärgil – ei tule lähtuda kogutulust, mille saavutamise on liikmesriik raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale **määratud („tulueesmärk“)** ning mis koosneb rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevate kuludega seotud tasude, mida on nimetatud direktiivi 2012/34 artikli 31 lõikes 3, ja turusegmentides kohaldatavate lisatasude, mida on nimetatud direktiivi 2012/34 artikli 32 lõikes 1, summast, vaid välja tuleb selgitada ja kindlaks määrata summa, millega kulud on täielikult kaetud, et selle alusel oleks võimalik hinnata, kas ja millises ulatuses võib turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid vajaduse korral heaks kiita? Kas turusegmentides kohaldatavate lisatasude põhimõttelise lubatavuse kindlaksmääramisel (lisaks turukõlblikkusele, mida tuleb kontrollida) tuleb arvesse võtta ka **riiklike toetusi**, mida liikmesriik raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale maksab; kui jaa, siis millises vormis tuleb seda teha? Kas need riiklikud toetused tuleb vajaduse korral maha arvata kulude täielikuks katmiseks vajalikest kuludest (lisaks tasudele, mis on seotud raudteeveoteenuse osutamisega otseselt kaasnevate kuludega)? Kas sellega seoses tuleb liidu õigust, eelkõige direktiivi 2012/34 artikli 32 lõiget 1 koostoimes artikli 8 lõikega 4 tõlgendada nii, et liikmesriik peab lisaks raudteeveoteenuse osutamisega otseselt kaasnevate kuludega seotud tasudele ja võimalikele arvesse võetavatele riiklikele toetustele kindlaks määrama ja turusegmentides kohaldatavate lisatasude lubatavuse hindamisel arvesse võtma raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja muust majandustegevusest saadud **kõiki muid kasumeid ja kogu muud eraallikatest saadud tagastamatut tulu**; kui jaa, siis millises vormis tuleb seda teha, kas nii, et vajaduse korral tuleb need samamoodi maha arvata kulude täielikuks katmiseks vajalikest kuludest? Kas selle hinnangu puhul tuleb arvesse võtta raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja **kogutud muid tasusid** – nagu tasusid reisiplatvormide kasutamise eest („jaamakasutustasud“) ja tasusid elektrikontaktvõrgu kasutamise eest – ning muid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja **majandustegevusega seotud elemente**?

Viidatud liidu õigusnormid

Direktiivi 2012/34, põhjendus 34, artikli 8 lõige 4, artikli 27 lõiked 2 ja 4, artikli 31 lõige 3, artikli 32 lõiked 1 ja 6, IV lisa punkt 2

Rakendusmäärus 2015/909, artikli 2 punkt 1

Viidatud riigisisised õigusnormid

Föderaalseadus raudteede, raudteeveeremi ja raudteeliikluse kohta (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen; Eisenbahngesetz; edaspidi „EisbG“), § 59 redaktsioonis, mis on avaldatud väljaandes *Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich* (edaspidi „*BGBL.*“) I, nr 143/2020; § 67 redaktsioonis, mis on avaldatud väljaandes *BGBL.* nr 137/2015, ja redaktsioonis, mis on avaldatud väljaandes *BGBL.* nr 231/2021; § 67 d redaktsioonis, mis on avaldatud väljaandes *BGBL.* nr 137/2015

Föderaalseadus Austria raudteesid puudutavate õigussuhete ümberkorraldamise kohta (Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen; edaspidi „Bundesbahngesetz“) redaktsioonis, mis on avaldatud väljaandes *BGBL.* nr 95/2009, § 42 lõiked 1–3

Põhikohtuasja faktiliste asjaolude ja menetluse lühikokkuvõte

- 1 ÖBB-Infrastruktur AG (edaspidi „ÖBB-Infra“) on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kes on Austrias vastutav kasutustasude avaldamise eest vastavas võrgustiku teadaandes ja kasutustasude kogumise eest. Turusegmentides kohaldatavad lisatasud kiidab heaks pädeva riigisisese reguleeriva organina tegutsev Schienen-Control Kommission (raudteevõrgu kontrollikomisjon, edaspidi „SCK“).
- 2 ÖBB-Infra taotles 2018. aasta liiklusgraafikuperioodiks esimest korda heakskiitu turusegmentides kohaldatavatele lisatasudele, mida rakendatakse infrastruktuuri kasutustasudele. See liiklusgraafikuperiood kehtis 10. detsembrist 2017 kuni 8. detsembrini 2018. Kuni 10. aprillini 2017 said raudteeveo-ettevõtjad taotleda infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist selleks perioodiks. Neli kuud enne tähtaja lõppu avaldas ÖBB-Infra oma võrgustiku teadaandes rongiliinide tootekataloogi vastava perioodi kohta.
- 3 Liiklusgraafikuperiood 2019. aastaks kehtis 9. detsembrist 2018 kuni 7. detsembrini 2019. Kuni 9. aprillini 2018 said raudteeveo-ettevõtjad taotleda infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist selleks perioodiks. Neli kuud enne tähtaja lõppu avaldas ÖBB-Infra oma võrgustiku teadaandes rongiliinide tootekataloogi vastava perioodi kohta.

- 4 Tootekataloogid 2018. ja 2019. aasta liiklusgraafikuperioodide kohta sisaldasid järgmist teavet: „*Infrastruktuuri kasutustasusid maksavad [raudteeveo-ettevõtjad] minimaalsesse teenustepaketti kuuluvate teenuste eest vastavalt [viide muule kohale võrgustiku teadaandes]. Infrastruktuuri kasutustasu määratakse kindlaks raudteeseaduse (EisbG) (eelkõige § 67 ja sellele järgnevate paragrahvide) ning rakendusmääruse 2015/909 sätete alusel. (...) Infrastruktuuri kasutustasud hõlmavad raudteeveoteenuse osutamise otseselt kaasnevaid kulusid (EisbG § 67 lõige 1) ja turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid (EisbG § 67d) ning hinnalisandeid ja -alandusi (EisbG § 67a jj). (...) Turusegmentides kohaldatavad lisatasud on kindlaks määratud turusegmentides „Iseseisva majandustegevuse raames toimuv reisijatevedu“, „Avaliku teenindamise lepinguga osutatav reisijate pikamaavedu“, „Suure tihedusega linnalähiteenus“, „Väikese tihedusega linnalähiteenus“ ja „Kaubavedu, mida ei ole muudetud“.*
- 5 Võrgustiku teadaandes 2018. aasta kohta oli kõigi eespool nimetatud viie turusegmenti puhul märgitud ainult rongikilomeetri kohta makstav kogutasu, mitte aga otseste kuludega seotud tasude suurus ja turusegmentides kohaldatavad lisatasud.
- 6 Võrgustiku teadaandes 2019. aasta kohta olid seevastu iga turusegmenti puhul märgitud nii turusegmentides kohaldatavad lisatasud kui ka otseste kuludega seotud tasud läbitud rongikilomeetri kohta, ning seejärel oli summaarselt märgitud maksmisele kuuluv kogutasu.
- 7 Võrgustiku teadaanded 2018. ja 2019. aasta kohta sisaldasid turusegmentides kohaldatavate lisatasude kohta järgmist lauset: „*Turusegmentides kohaldatavate lisatasude heakskiitmise menetlus EisbG § 67d lõike 6 alusel on veel pooleli.*“ Ainult 2019. aasta võrgustiku teadaanne sisaldas lisaks üksikasjalikumat tingimust, mille kohaselt on heakskiitmine vajalik juhuks, kui „*selles menetluses tehtud lõplik otsus on kättesaadav alles pärast liiklusgraafikuperioodi algust*“, kusjuures sel juhul teatati, „*et tagantjärele arvutatakse või tasaarvestatakse kõik infrastruktuuri kasutustasud, mida oli seni arvestatud võimalik et liiga palju või liiga vähe*“.
- 8 ÖBB-Infra taotles 12. augusti 2016. aasta kirjaga SCK-lt, et see kiidaks heaks eespool nimetatud viiele turusegmentile kohaldatavad lisatasud, mille suurus oli täpselt kindlaks määratud (ja mida ei olnud varem 2018. aasta võrgustiku teadaandes avaldatud) ning mida tuli rakendada infrastruktuuri kasutustasule 2018. aasta liiklusgraafikuperioodiks. Need turusegmentides kohaldatavad lisatasud kiitis SCK 2018. aasta liiklusgraafikuperioodiks heaks.
- 9 Pärast seda, kui WESTbahn oli esitanud selle otsuse peale kaebuse, tühistas Bundesverwaltungsgericht (föderaalne halduskohus) otsuse uurimismenetluse puuduste tõttu ning saatis asja uueks arutamiseks ja otsuse tegemiseks tagasi SCK-le, kes jätkas oma menetlust 2018. aasta liiklusgraafikuperioodi kohta.

- 10 ÖBB-Infra taotles 18. augusti 2017. aasta kirjaga SCK-lt, et see kiidaks heaks eespool nimetatud viiele turusegmentidele kohaldatavad lisatasud, mille suurus oli täpselt kindlaks määratud (ja mille suurus oli varem 2019. aasta võrgustiku teadandes avaldatud) ning mida tuli rakendada infrastruktuuri kasutustasule 2019. aasta liiklusgraafikuperioodiks.
- 11 SCK ühendas selle menetluse 2018. aasta lisatasusid käsitleva menetlusega ja algatas ÖBB-Infra otseste kulude uurimiseks menetluse, mis liideti samamoodi kahe ülejäänud menetlusega.
- 12 SCK nõudis ÖBB-Infra otseste kulude ümberarvutamist. Seejärel palus ÖBB-Infra 24. juuni 2019. aasta kirjaga muuta 2018. ja 2019. aastaks turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid, mida algselt oli taotletud, põhjendusega, et juhul kui SCK peab otseseid kulusid tõenäoliselt väiksemaks, kui ÖBB-Infra on prognoosinud, tuleks kehtestada turusegmentidele kohaldatavad suuremad lisatasud, et saavutada tulueesmärk, mille minister on kindlaks määranud.
- 13 Seejärel tegi SCK otsuse ÖBB-Infra taotluste kohta, milles viimane palus heaks kiita lisatasud EisbG § 67d lõike 6 kohaselt, mida rakendatakse 2018. ja 2019. aasta infrastruktuuri kasutustasule, ning tegi konkurentsijärelevalve menetluses otsuse ÖBB-Infra otseste kulude kohta. Otsuse punktis 1 määras ta 2018. aasta liiklusgraafikuperioodiks kindlaks igas viies turusegmentis kohaldatavad lisatasud ja tasud, mis on seotud läbitud rongikilomeetriga kaasnevate otseste kuludega, ning määras seejärel summaarselt kindlaks maksmisele kuuluva kogutasu läbitud rongikilomeetri kohta. Otsuse punktis 2 määras ta 2019. aasta liiklusgraafikuperioodiks kindlaks igas viies turusegmentis kohaldatavad lisatasud ja tasud, mis on seotud läbitud rongikilomeetriga kaasnevate otseste kuludega, ning määras seejärel summaarselt kindlaks maksmisele kuuluva kogutasu läbitud rongikilomeetri kohta.
- 14 Selle otsuse peale esitasid nii ÖBB-Infra kui ka WESTbahn kaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule ning nad vaidlevad vastu ka otsuse punktidele 1 ja 2, mis käsitlevad lisatasusid ja otseseid kulusid 2018. ja 2019. aasta liiklusgraafikuperioodidel.
- 15 ÖBB-Infra saab Austria Vabariigilt riiklikke toetusi Bundesbahngesetz'i § 42 alusel ning sai neid ka 2018. ja 2019. aasta eest. Sellega seoses teatab Austria Vabariik ÖBB-Infrale transpordiministeeriumi (Verkehrsministerium) kaudu pärast rahandusministeeriumiga (Finanzministerium) konsulteerimist Bundesbahngesetz'i § 42 alusel iga liiklusgraafikuperioodi kohta tasude kogusumma (mida nimetatakse „tulueesmärgiks“ või „sihttuluks“), mille ÖBB-Infra peab majandustegevusega saama infrastruktuuri kasutustasudest, millele lisanduvad turusegmentides kohaldatavad lisatasud, asjaomasel liiklusgraafikuperioodil. 2018. aasta liiklusgraafikuperioodiks määras Austria Vabariik kindlaks 369,05 miljoni euro suuruse sihttulu, arvestamata teenindusronge ning hinnalisandeid ja -alandusi (nagu hinnalisand ummikute puhul või veduriga seotud faktor) (koos teenindusrongidega, kuid samuti ilma

hinnalisandite ja -alandusteta oli sihttulu 377,67 miljonit eurot). Mõiste „teenindusrongid“ tähendab üksnes „vedurite sõite“ ja „tühje reisironge“, seega transfeerrongide sõite ilma kaupade ja reisijateta. 2019. aasta liiklusgraafikuperioodiks määras Austria Vabariik kindlaks 376,49 miljoni euro suuruse sihttulu ilma teenindusrongideta ning hinnalisandite ja -alandusteta (koos teenindusrongidega, kuid samuti ilma hinnalisandite ja -alandusteta oli sihttulu 385,53 miljonit eurot).

- 16 SCK lähtub turusegmentides kohaldatavate lisatasude arvutamisel vastavast „tulueesmärgist“ (ilma teenindusrongide ning hinnalisandite ja -alandusteta) ning märgib oma otsuses selle kohta järgmist: „*See tulueesmärk (ilma teenindusrongideta ning hinnalisandite ja -alandusteta) kaetakse tasudest, võttes arvesse jaotamist ühest küljest otsesteks kuludeks ja teisest küljest lisatasudeks. Sel ajal kui lisatasud on ette nähtud selleks, et katta vähemalt osa üldkuludest, seega piisikuludest, on tasud, mis põhinevad raudteeveoteenuse osutamise otseselt kaasnevatel kuludel (c), mõeldud otseste kulude katmiseks. Need varieeruvad – vastupidi üldkuludele – olenevalt rongikilomeetrite arvust. Seega tuleb kõigepealt sel teel, et kindlaksmääratud tulueesmärgist arvatakse maha vastava turusegmenti kõigi rongikilomeetritega seotud otsekulud, kindlaks teha, kui suur on üldkulude osa, mis tuleb lisatasudega katta. Seda nimetatakse edaspidi brutokasumi eesmärgiks.*“

Põhikohtuasja poolte peamised argumendid

- 17 Mis puudutab turusegmentides kohaldatavate lisatasude heakskiitmist, siis on ÖBB-Infra õiguslikul seisukohal, et tegemist on teatud ajavahemikuga seotud heakskiiduga, seega *ex post* antud heakskiiduga. SCK on samal seisukohal ja tugineb seejuures esiteks Verwaltungsgerichtshofi (Austria kõrgeim halduskohus) praktikale ja õiguskirjandusele ning teiseks 9. novembri 2017. aasta kohtuotsusele CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) (mh selle punktile 97).
- 18 WESTbahn väidab seevastu, et raudteeliiklust käsitlevatest õigusnormidest tuleneva läbipaistvuse nõudega ja õiguspärase ootuse kaitsega on vastuolus tagasiulatava heakskiidu andmine, mistõttu on ette nähtud *ex ante* heakskiidu andmine. Verwaltungsgerichtshofi (kõrgeim halduskohus) praktika, millele SCK tugineb, on vastu võetud SCK üldise *ex post* konkurentsijärelevalve raames. Käesoleval juhul on aga tegemist *ex ante* heakskiitmise menetlusega seoses tasudega, mis kujutavad endast erandit üldisest kasutustasude määramisest raudteeliiklust käsitlevate õigusnormide alusel. Kasutustasude *ex ante* kontrolli ja heakskiidu peamine eesmärk on vältida raudteeveo-ettevõtjate õiguskaitse ja õiguste maksmapaneku puhul esinevaid puudujääke, mis võivad tekkida põhjusel, et võrguomaniku monopoli tõttu on jõudude vahekord väga ebavõrdne. *Ex post* kontroll ei võimalda konkurentsi kahjustamist usaldusväärselt takistada. 9. novembri 2017. aasta kohtuotsus CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) ei ole käesoleval juhul asjakohane, kuna see puudutas pädevuse piiritlemist seoses selliste kasutustasude kontrollimisega, mille suhtes kehtivad avalik-õiguslikud

normid. See ei sisalda sõnaselgelt ega kaudselt seisukohta reguleerivate organite pädevuse kohta määrata tagasiulatuvalt kindlaks kasutustasude suurus.

- 19 WESTbahn'i arvates on liidu seadusandja kehtestanud tasude kindlaksmääramise, heakskiitmise, avaldamise ja kohaldamise ühtse süsteemi. See kujutab endast erandit üldisest kasutustasude määramisest. Seega tuleb juba nende kindlaksmääramine heaks kiita. Alles pärast seda avaldatakse kasutustasud võrgustiku teadaandes, mille alusel sõlmitakse seejärel eraõiguslikud lepingud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate vahel. Seetõttu oli tuginemine turusegmentides kohaldatavatele lisatasudele, mis olid 2018. ja 2019. aasta võrgustiku teadaannetes avaldatud, kuid heaks kiitmata, õigusvastane.
- 20 SCK leiab, et turusegmentides kohaldatavad lisatasud saab hoolimata sellest, et neid ei ole 2018. aasta võrgustiku teadaandes avaldatud, heaks kiita. On tõsi, et infrastruktuuri kasutustasud ja turusegmentides kohaldatavad lisatasud tuleb näidata eraldi. Siiski on lisatasude heakskiidust keeldumine nende avaldamata jätmise tõttu keelatud proportsionaalsuse põhimõttega, mis on ka liidu õiguse kohaldamisel määrava tähtsusega ja on sätestatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 51 lõikes 1. Raudteeveo-ettevõtjad olid 2018. aasta võrgustiku teadaandes avaldatud teabe alusel teadlikud infrastruktuuri kasutustasude kogusummas turusegmenti kohta. Seega oli neil ka kindlustunne rahaliste vahendite planeerimisel.
- 21 Oma otsuses lähtub SCK avaldatud kasutustasude siduvast mõjust, kuivõrd ta ei või kehtestada turusegmenti kohta kasutustasude suuremat kogusummat, seega otseste kuludega seotud tasude ja turusegmentides kohaldatavate lisatasude summat, kui on varem võrgustiku teadaandes avaldatud. Tal on siiski õigus kehtestada nii otseste kuludega seotud tasud kui ka turusegmentides kohaldatavad lisatasud suuremas või väiksemas summas, kui on võrgustiku teadaandes avaldatud, seni kui avaldatud kogutasusid ei ületata.
- 22 ÖBB-Infra on õiguslikul seisukohal, et ka tema kui raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kindlustunnet rahaliste vahendite planeerimisel tuleb kaitsta: ta esitas lisatasude heakskiitmise taotlused kummagi liiklusgraafikuperioodi puhul 16 kuud varem ja alustas tasude kavandamist ligikaudu 22 kuud enne liiklusgraafikuperioodi algust. Tasude lõplikul kindlaksmääramisel peab eelotsusetaotluse esitanud kohtul olema seega võimalus muuta otseste kuludega seotud tasusid ja turusegmentides kohaldatavaid lisatasusid mis tahes suunas, isegi kui selle tõttu ületataks avaldatud kogutasude või kogutasude, mille jaoks taotletakse heakskiitu, suurus. ÖBB-Infra palub seetõttu oma põhinõuetes eelotsusetaotluse esitanud kohtul kehtestada otseste kuludega seotud tasud ja turusegmentides kohaldatavad lisatasud täpsemalt kindlaksmääratud suuruses (ja seega arvestamata siduvat mõju ja osaliselt suuremana, kui on avaldatud võrgustiku teadaandes).

- 23 WESTbahn peab „tulueesmärki“ põhimõtteliselt ebaseaduslikuks. SCK oleks selle asemel pidanud välja selgitama kulud, millega on kõik kulud kaetud, ja oleks võinud kehtestada turusegmentides kohaldatavad lisatasud üksnes juhul, kui esineb „puudujääk“ kõigi ÖBB-Infra tulude osas. Seejuures oleks ka riiklikud toetused Bundesbahngesetz'i § 42 kohaselt tulnud arvestada kulude katmisega seotud kulude hulka, samuti muud kasutustasud, mida ÖBB-Infra nõuab, näiteks reisiplatvormide või tehnorajatiste kasutamise eest.
- 24 Seevastu väidab ÖBB-Infra, et SCK on hinnanud „tulueesmärgi“ liiga väikeseks. SCK ei oleks võinud arvestuse puhul teenindusronge kõrvale jätta, vaid oleks selle asemel pidanud tuginema tulueesmärgile, mille pädev minister on tervikuna kehtestanud.

Eelotsusetaotluse põhjenduse lühikokkuvõte

- 25 Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei esita oma seisukohti, vaid piirdub poolte seisukohtade edastamisega.

TÖÖDOKUMEN