



C/2023/642

13.11.2023

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bundesverwaltungsgericht
(Austria), w dniu 22 sierpnia 2023 r. – ÖBB-Infrastruktur AG i WESTbahn Management GmbH**

(Sprawa C-538/23, ÖBB-Infrastruktur i WESTbahn Management)

(C/2023/642)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Bundesverwaltungsgericht

Strony w postępowaniu głównym

Strona wnosząca skargę: ÖBB-Infrastruktur AG, WESTbahn Management GmbH

Druga strona postępowania: Schienen-Control Kommission

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy wykładni prawa Unii, w szczególności art. 32 dyrektywy 2012/34/UE⁽¹⁾, należy dokonywać w ten sposób, że zatwierdzenie wprowadzenia podwyżek rynkowych przez państwo członkowskie powinno mieć miejsce *ex ante* przed rozpoczęciem (lub przynajmniej przed upływem) danego okresu obowiązywania rozkładu jazdy, w odniesieniu do którego zawnioskowano o zatwierdzenie wprowadzenia podwyżek rynkowych; czy też państwo członkowskie może zatwierdzić wprowadzenie podwyżek rynkowych również *ex post* po upływie danego okresu obowiązywania rozkładu jazdy (ewentualnie nawet kilka lat później)? Czy pod pojęciem zatwierdzenia wprowadzenia podwyżek rynkowych przez państwo członkowskie w rozumieniu art. 32 dyrektywy 2012/34 należy rozumieć zatwierdzenie, które jest *prawomocne*?
- 2) Czy wykładni prawa Unii, w szczególności art. 32 ust. 1 i 6 w związku z art. 27 ust. 4 dyrektywy 2012/34, należy dokonywać w ten sposób, że – jeśli chodzi o *kolejność w czasie* – podwyżki rynkowe (w wypadku zmiany istotnych elementów) należy najpierw opublikować w regulaminie sieci (ewentualnie z zastrzeżeniem, że podlegają one jeszcze zatwierdzeniu), a dopiero po ich opublikowaniu podlegają one zatwierdzeniu przez państwo członkowskie? Czy *zmiana istotnych elementów* w rozumieniu art. 32 ust. 6 dyrektywy 2012/34 ma miejsce już wtedy, kiedy zmienia się „jedynie” wysokość podwyżek rynkowych w odniesieniu do zeszłorocznego okresu obowiązywania rozkładu jazdy?
- 3) (W wypadku udzielenia na pytanie drugie zdanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej:) Czy wykładni prawa Unii, w szczególności art. 32 ust. 1 i 6 w związku z art. 27 ust. 2 i 4 dyrektywy 2012/34/UE w związku z załącznikiem IV pkt 2 do dyrektywy 2012/34/UE – w świetle wymogu przejrzystości i bezpieczeństwa planowania, o których mowa w motywie 34 dyrektywy 2012/34/UE – należy dokonywać w ten sposób, że państwo członkowskie nie może zatwierdzić wprowadzenia podwyżek rynkowych, jeżeli sama wysokość *podwyżek rynkowych* nie została *opublikowana* w regulaminie sieci dotyczącym danego okresu obowiązywania rozkładu jazdy (w odniesieniu do którego zawnioskowano o zatwierdzenie wprowadzenia tych podwyżek rynkowych), a w regulaminie tym opublikowano jedynie łączną opłatę za każdy kilometr przejechany po trasie kolejowej (jako sumę opłat dotyczących kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu w rozumieniu art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE oraz podwyżek rynkowych w rozumieniu art. 32 dyrektywy 2012/34/UE) dla każdego segmentu rynku, w związku z czym przedsiębiorstwa kolejowe nie mogły dowiedzieć się z tego regulaminu sieci ani o opłatach dotyczących „kosztów pośrednich” [w rozumieniu art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE w związku z art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/909⁽²⁾], ani o podwyżkach rynkowych w rozumieniu art. 32 dyrektywy 2012/34 w odniesieniu do każdego segmentu rynku?
- 4) (W wypadku udzielenia na pytanie drugie zdanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej:) Czy wykładni prawa Unii, w szczególności art. 32 ust. 1 i 6 w związku z art. 27 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE – w świetle wymogu przejrzystości i bezpieczeństwa planowania, o których mowa w motywie 34 dyrektywy 2012/34/UE – należy dokonywać w ten sposób, że podwyżki rynkowe opublikowane w regulaminie sieci dotyczącym danego okresu obowiązywania rozkładu jazdy mają *moc wiążącą* wobec państwa członkowskiego przy ich zatwierdzaniu? Czy z tej mocy wiążącej wynika, że państwo członkowskie nie może zatwierdzić dla poszczególnych segmentów rynku wprowadzenia wyższych podwyżek rynkowych niż te, które opublikowano w odnośnych regulaminach sieci? Czy też moc wiążąca istnieje tylko w takim

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. 2012, L 343, s. 32).

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U. 2015, L 148, s. 17).

zakresie, że zatwierdzone opłaty łączne (tzn. opłaty dotyczące „kosztów bezpośrednich” w rozumieniu art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE w związku z art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/909 powiększone o podwyżki rynkowe w rozumieniu art. 32 dyrektywy 2012/34/UE) nie mogą być wyższe niż te, które opublikowano w regulaminie sieci, natomiast można już zatwierdzić wprowadzenie samych podwyżek rynkowych w wysokości wyższej niż ta, która została opublikowana w regulaminie sieci? Czy wniosek o zatwierdzenie skierowany pierwotnie do państwa członkowskiego wiąże również co do wysokości podwyżek rynkowych, a jeśli tak – w jakim kierunku (czy niedopuszczalne jest już ich zwiększenie, czy zmniejszenie)? Czy istnieje jakkolwiek inna forma mocy wiążącej?

- 5) Czy wykładni prawa Unii, w szczególności art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, należy dokonywać w ten sposób, że w celu ustalenia zasadniczej dopuszczalności wprowadzenia podwyżek rynkowych (niezależnie od podlegającej zbadaniu kwestii tego, czy kondycja rynku je umożliwia) – a więc w celu pełnego pokrycia kosztów zarządcy infrastruktury – nie należy opierać się na łącznych przychodach, ustalonych przez państwo członkowskie, jakie ma osiągnąć zarządca infrastruktury kolejowej („cel przychodowy”), na które składają się suma opłat dotyczących kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu w rozumieniu art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE i podwyżek rynkowych w rozumieniu art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, lecz należy wyliczyć i stwierdzić kwotę pozwalającą na pełne pokrycie kosztów, aby na jej podstawie móc ocenić, czy i ewentualnie w jakiej wysokości można zatwierdzić wprowadzenie podwyżek rynkowych? Czy przy tym ustalaniu zasadniczej dopuszczalności wprowadzenia podwyżek rynkowych (niezależnie od podlegającej zbadaniu kwestii tego, czy kondycja rynku je umożliwia) należy uwzględnić także *dopłaty państwowe* przekazywane przedsiębiorstwu zarządzającemu infrastrukturą kolejową przez dane państwo członkowskie; jeśli tak, w jakiej formie ma to mieć miejsce? Czy o te dopłaty państwowe należy ewentualnie pomniejszyć potrzebną kwotę pozwalającą na pełne pokrycie kosztów (oprócz opłat dotyczących kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu)? Czy w tym kontekście wykładni prawa Unii, w szczególności art. 32 ust. 1 w związku z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE, należy dokonywać w ten sposób, że państwo członkowskie – oprócz opłat dotyczących kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu i ewentualnie podlegających uwzględnieniu dopłat państwowych – musi określić i uwzględnić w ramach oceny kwestii dopuszczalności wprowadzenia podwyżek rynkowych *wszystkie inne nadwyżki* przedsiębiorstwa zarządzającego infrastrukturą kolejową z innych rodzajów działalności handlowej oraz *wszystkie otrzymane* przez nie *bezwrotne przychody ze źródeł prywatnych*; jeśli tak, w jakiej formie ma to mieć miejsce, czy ewentualnie w równej mierze poprzez pomniejszenie o nie potrzebnej kwoty pozwalającej na pełne pokrycie kosztów? Czy w ramach tej oceny należy uwzględnić *inne opłaty pobierane* przez przedsiębiorstwo zarządzające infrastrukturą kolejową – takie jak opłaty za korzystanie z peronów pasażerskich („opłaty stacyjne”) oraz opłaty za korzystanie z urządzeń zasilania w prąd trakcyjny – a także *inne pozycje związane z zarządzaniem* obciążające przedsiębiorstwo zarządzające infrastrukturą kolejową?