TIESAS SPRIEDUMS (otrā palāta)

2025. gada 22. maijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Dzelzceļa transports – Direktīva 2012/34/ES – Maksas noteikšana par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu – Maksas noteikšana un iekasēšana – 29. pants – Izņēmumi maksas noteikšanas principu piemērošanā – 32. pants – Uzcenojumi – Aprēķināšanas un publicēšanas kārtība – 56. pants – Regulatīvās iestādes funkcijas – Valsts tiesībās paredzētā uzcenojumu atļaušanas procedūra – Nosacījumi

Lietā C-538/23

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Bundesverwaltungsgericht* (Augstākā administratīvā tiesa, Austrija) iesniegusi ar 2023. gada 21. augusta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2023. gada 22. augustā, tiesvedībā

ÖBB-Infrastruktur AG,

WESTbahn Management GmbH

pret

Schienen-Control Kommission,

TIESA (otrā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], Tiesas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], kas pilda otrās palātas tiesneša pienākumus, tiesneši M. Gavalecs [*M. Gavalec*], Z. Čehi [*Z. Csehi*] (referents) un F. Šalīns [*F. Schalin*],

ģenerāladvokāte: T. Čapeta [*T. Ćapeta*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

– *ÖBB-Infrastruktur AG* vārdā – *K. Retter, Rechtsanwalt,*

– *WESTbahn Management GmbH* vārdā – *E. Lichtenberger, Rechtsanwalt,*

* Tiesvedības valoda – vācu.

– *Schienen-Control Kommission* vārdā – *R. Streller*, priekšsēdētājs,

– Austrijas valdības vārdā – *A. Posch*, *J. Schmoll* un *G. Kunnert*, pārstāvji,

– Nīderlandes valdības vārdā – *E. M. M. Besselink* un *M. K. Bulterman*, pārstāves,

– Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna*, pārstāvis,

– Norvēģijas valdības vārdā – *T. Aalia* un *G. G. Mostuen*, pārstāvji,

– Eiropas Komisijas vārdā – *P. Messina* un *E. Schmidt*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokātes secinājumus 2024. gada 7. novembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.), redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 14. decembra Direktīvu (ES) 2016/2370 (OV 2016, L 352, 64. lpp.) (turpmāk tekstā – "Direktīva 2012/34"), 8. panta 4. punktu un 27. panta 2. un 4. punktu, lasot kopsakarā ar šīs direktīvas IV pielikumu, 31. panta 3. punktu un 32. pantu, kā arī Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/909 (2015. gada 12. jūnijs) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus (OV 2015, L 148, 17. lpp.), 2. panta 1. punktu.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā, kurā Austrijas dzelzceļa infrastruktūras galvenā pārvaldītāja *ÖBB-Infrastruktur AG* (turpmāk tekstā – "*ÖBB-Infra*") un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums *WESTbahn Management GmbH* (turpmāk tekstā – "*WESTbahn*") vēršas pret *Schienen-Control Kommission* (Dzelzceļa kontroles komisija, Austrija; turpmāk tekstā – "*SCK*") saistībā ar infrastruktūras maksas tarifu uzcenojumu atļaušanu.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 2012/34

3 Direktīvas 2012/34 34., 43. un 70. apsvērumā noteikts:

"(34) Lai nodrošinātu pārredzamību un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem apkalpes vietās attiecībā uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, visa informācija, kas vajadzīga, lai izmantotu piekļuves tiesības, būtu jāpublicē tīkla pārskatā. Saskaņā ar esošo starptautisko praksi tīkla pārskats būtu jāpublicē vismaz divās [Eiropas] Savienības oficiālajās valodās.

[..]

(43) Dalībvalstu norādītajās robežās maksas aprēķināšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jārosina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot savas infrastruktūras izmantojumu.

[..]

(70) Ar infrastruktūras maksu segto izmaksu kopējais apjoms ietekmē nepieciešamā valdības ieguldījuma apjomu. Dalībvalstis var noteikt atšķirīgus kopējo sedzamo izmaksu līmeņus. Jebkurā infrastruktūras maksas shēmā tomēr būtu jāatļauj tāds satiksmes līmenis, kas spēj segt vismaz tās radītos papildu izdevumus dzelzceļa tīkla izmantošanai."

4 Šīs direktīvas 3. pantā "Definīcijas" paredzēts:

"Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kam ir piešķirta licence saskaņā ar šo direktīvu un kā galvenais saimnieciskās darbības veids ir pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravas un/vai pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu ar noteikumu, ka uzņēmums nodrošina vilci; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;

2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura struktūra vai uzņēmums, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju, apkopi un atjaunošanu tīklā, kā arī par līdzdalību tās attīstīšanā, kā dalībvalsts noteikusi saskaņā ar tās vispārējo politiku par infrastruktūras attīstīšanu un finansēšanu;

[..]

19) "pieteikuma iesniedzējs" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai starptautisks dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupējums, vai citas personas vai juridiskas struktūras, piemēram, kompetentās iestādes saskaņā ar [Eiropas Parlamenta un Padomes] Regulu (EK) Nr. 1370/2007 [(2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV 2007, L 315, 1. lpp.),] un kravas nosūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kam ir ar sabiedriskiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu;

[..]

26) "tīkla pārskats" ir pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmām, tostarp arī cita informācija, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu;

[..]."

5 Minētās direktīvas 4. pantā "Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju neatkarība" noteikts:

"1. Dalībvalstis nodrošina, ka, ciktāl tas attiecas uz pārvaldību, administrēšanu un iekšējo administratīvo, saimniecisko un grāmatvedības uzskaites lietu kontroli, dzelzceļa pārvadājumu

uzņēmumiem, kas ir tiešā vai netiešā dalībvalstu īpašumā vai kontrolē, ir neatkarīgs statuss, saskaņā ar kuru to rīcībā būs jo īpaši tādi aktīvi, budžeti un grāmatvedības uzskaite, kas ir nošķirti no valsts līdzekļiem, budžeta un grāmatvedības uzskaites.

2. Ievērojot maksas aprēķināšanas un jaudas sadales sistēmu un īpašos noteikumus, ko nosaka dalībvalstis, infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par savu pārvaldību, administrēšanu un iekšējo kontroli."

6 Šīs pašas direktīvas 8. panta "Infrastruktūras pārvaldītāja finansēšana" 4. punkta pirmā daļa ir izteikta šādā redakcijā:

"Dalībvalstis nodrošina, ka normālos saimnieciskās darbības apstākļos un samērīgā laikposmā, kas nepārsniedz piecus gadus, infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskatā ieņēmumi no infrastruktūras maksām, peļņas no citas komercdarbības, neatmaksājamiem ieņēmumiem no privātiem avotiem, kā arī no valsts finansējuma, attiecīgā gadījumā iekļaujot arī no valsts saņemtos avansa maksājumus, ir vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem."

7 Direktīvas 2012/34 27. panta "Tīkla pārskats" 2. un 4. punktā noteikts:

"2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un iekļauj informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskatā ietver arī informāciju par piekļuves nosacījumiem apkalpes vietām, kas ir savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem šajās vietās vai norāda tīmekļa vietni, kur bez maksas elektroniskā formātā ir pieejama šāda informācija. Tīkla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.

[..]

4. Tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņa."

8 Šīs direktīvas 29. panta "Maksas ieviešana, noteikšana un iekasēšana" 1. punktā noteikts:

"Dalībvalstis izveido maksāšanas sistēmu, ievērojot pārvaldības neatkarību, kas noteikta 4. pantā.

Ievērojot minēto nosacījumu, dalībvalstis paredz arī konkrētus maksāšanas noteikumus vai deleģē šādas pilnvaras infrastruktūras pārvaldītājam.

Dalībvalstis nodrošina, lai tīkla pārskatā būtu norādīta maksāšanas sistēma un maksāšanas noteikumi vai norādīta tīmekļa vietne, kurā ir publicēta maksāšanas sistēma un maksāšanas noteikumi.

Maksu par infrastruktūras izmantošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar ieviesto maksāšanas sistēmu un maksāšanas noteikumiem.

[..]"

9 Minētās direktīvas 31. panta "Maksāšanas principi" 3. punktā noteikts:

"Neskarot šā panta 4. vai 5. punktu vai 32. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno apkalpes vietas, nosaka atbilstīgi tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

Pirms 2015. gada 16. jūnija [Eiropas] Komisija pieņem pasākumus, kuros ir noteikta tādu izmaksu aprēķina kārtība, kas radušās tieši, apkalpojot vilcienu satiksmi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 62. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Infrastruktūras pārvaldītājs var nolemt, ka pielāgošanās minētajai kārtībai notiek pakāpeniski, ne ilgāk kā četrus gadus pēc minēto īstenošanas aktu stāšanās spēkā."

10 Šīs pašas direktīvas 32. panta "Izņēmumi maksas aprēķināšanas principu piemērošanā" 1. un 6. punkts ir izteikts šādā redakcijā:

"1. Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piemērot uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa tirgus segmentu konkurētspēju. Maksas aprēķināšanas sistēmā ievēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu.

Maksas līmenis tomēr neliedz lietot infrastruktūru tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tās izmaksas, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

Pirms dalībvalstis apstiprina šādu uzcenojumu piemērošanu, tās nodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītāji izvērtētu to nozīmi konkrētos tirgus segmentos, ņemot vērā vismaz tos aspektu pārus, kas uzskaitīti VI pielikuma 1. punktā, un no katra aspektu pāra izvēloties atbilstīgo. Infrastruktūras pārvaldītāju norādīto tirgus segmentu sarakstā ir vismaz šādi trīs segmenti: kravu pārvadājumu pakalpojumi, pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, un citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi.

Infrastruktūras pārvaldītāji var tirgus segmentus iedalīt sīkāk – pēc pārvadātajām precēm vai pasažieriem.

Nosaka [..] arī tos tirgus segmentus, kuros dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi dotajā brīdī nedarbojas, bet kuros tie var sniegt pakalpojumus laikposmā, kurā ir spēkā maksas aprēķināšanas sistēma. Attiecībā uz minētajiem tirgus segmentiem infrastruktūras pārvaldītājs maksas aprēķināšanas sistēmā neiekļauj uzcenojumus.

Tirgus segmentu sarakstu publicē tīkla pārskatā, un to pārskata vismaz reizi piecos gados. Regulatīvā iestāde, kas minēta 55. pantā, kontrolē šo sarakstu saskaņā ar 56. pantu.

[..]

6. Ja kāds infrastruktūras pārvaldītājs gatavojas pārveidot būtiskus šā panta 1. punktā minētās maksas aprēķināšanas sistēmas elementus, tas dara tos zināmus atklātībai vismaz trīs mēnešus pirms tīkla pārskata publicēšanas termiņa saskaņā ar 27. panta 4. punktu."

11 Direktīvas 2012/34 56. panta "Regulatīvās iestādes funkcijas" 1., 2., 6., 9. un 10. punktā noteikts:

"1. Neskarot 46. panta 6. punktu, pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai ja pieteikuma iesniedzējs ir cietis jebkādā citā veidā, un jo īpaši var pārsūdzēt lēmumus, ko pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs vai, attiecīgā gadījumā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vai apkalpes vietas operators par:

a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;

b) tajā izklāstītajiem kritērijiem;

c) jaudas sadales procesu un tā iznākumu;

d) maksas aprēķināšanas shēmu;

e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam prasa vai var prasīt samaksāt;

f) piekļuves kārtību saskaņā ar 10. līdz 13. pantu;

g) pakalpojumu pieejamību un pakalpojumu maksas noteikšanu saskaņā ar 13. pantu;

h) satiksmes pārvaldību;

i) atjaunošanas plānošanu un plānotu vai neplānotu apkopi;

j) atbilstību 2. panta 13. punktā, 7., 7.a, 7.b, 7.c un 7.d pantā izklāstītajām prasībām, tostarp tām prasībām, kas attiecas uz interešu konfliktiem.

2. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras nodrošināt konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, tostarp jo īpaši pasažieru ātrgaitas pārvadājumu pakalpojumu tirgū, un infrastruktūras pārvaldītāja darbības saistībā ar [1. punkta] a) līdz j) apakšpunktu. Konkrēti, regulatīvā iestāde pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju kontrolē 1. punkta a) līdz j) apakšpunkta ievērošanu. Tā jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas klauzulas vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirta rīcības brīvība, ko var izmantot pieteikuma iesniedzēju diskriminēšanai.

[..]

6. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst IV nodaļas 2. iedaļas prasībām un nav diskriminējoša. Pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā. Regulatīvā iestāde iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs nodaļas prasības.

[..]

9. Regulatīvā iestāde izskata visas sūdzības un attiecīgā gadījumā pieprasa vajadzīgo informāciju, un vienā mēnesī pēc sūdzības saņemšanas sāk apspriedes ar visām iesaistītajām pusēm. Tā pieņem lēmumu par sūdzībām, rīkojas, lai stāvokli uzlabotu, un informē attiecīgās personas par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā un saprātīgā termiņā, bet ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras nodrošināt konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvā iestāde attiecīgā gadījumā pēc pašas iniciatīvas lemj par piemērotiem pasākumiem, lai koriģētu diskrimināciju pret pieteikuma iesniedzējiem, tirgus izkropļojumus un citas nevēlamas tendences šajos tirgos, jo īpaši – atsaucoties uz 1. punkta a) līdz j) apakšpunktu.

Regulatīvās iestādes lēmums ir saistošs visām personām, uz ko minētais lēmums attiecas, un tas nav pakļauts citas administratīvas instances kontrolei. Regulatīvajai iestādei ir iespēja ar piemērotām sankcijām, tostarp naudas sodiem, nodrošināt tās lēmumu izpildi.

Ja tiek iesniegta apelācija par atteikumu piešķirt infrastruktūras jaudu vai par jaudas piedāvājuma noteikumiem, tad regulatīvā iestāde vai nu apstiprina, ka infrastruktūras pārvaldītāja lēmums nav jāgroza, vai pieprasa minētā lēmuma grozīšanu saskaņā ar regulatīvās iestādes norādījumiem.

10. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Apelācijai var būt atliekošs spēks attiecībā uz regulatīvās iestādes lēmumu tikai tad, ja regulatīvās iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku vai nepārprotami pārmērīgu kaitējumu. Šis noteikums neskar tās tiesas, kas izskata apelāciju, pilnvaras, kas tai attiecīgā gadījumā piešķirtas konstitucionālajos tiesību aktos."

12 Direktīvas 2012/34 IV pielikumā ir izklāstīta informācija, kas ietverta šīs direktīvas 27. pantā minētajā tīkla pārskatā.

Īstenošanas regula 2015/909

13 Īstenošanas regulas 2015/909 2. pantā "Definīcijas" noteikts:

"Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "tiešās izmaksas" ir izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus;

2) "vienības tiešās izmaksas" ir tiešās izmaksas uz vienu vilcienkilometru, ritekļkilometru, vilciena bruto tonnkilometru vai to apvienojumu;

[..]."

14 Šīs īstenošanas regulas 3. un 4. pantā, lai aprēķinātu tiešās izmaksas, ir noteiktas attiecīgi "tiešās izmaksas visā tīklā" un "neattiecināmās izmaksas".

15 Minētās īstenošanas regulas 3. panta 1. punktā noteikts:

"Tiešās izmaksas visā tīklā aprēķina kā starpību starp izmaksām, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kā arī par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, un 4. pantā minētajām neattiecināmajām izmaksām."

Austrijas tiesības

16 1957. gada 7. marta *Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz)* (Federālais likums par dzelzceļiem, dzelzceļu ritošo sastāvu un dzelzceļu satiksmi; *BGBl.*, 60/1957) kopš tā 2015. gada 27. novembra redakcijas (*BGBl.* I, 137/2015) ietver 67.d pantu, kura 1. un 6. punktā paredzēts:

"1. Ja infrastruktūras izmantošanas maksa un citi no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības gūtie ieņēmumi nav pietiekami, lai segtu visas izmaksas, var noteikt papildu uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus nodrošinot dzelzceļa tirgus segmentu optimālu konkurētspēju. Maksas līmenis tomēr nedrīkst liegt lietot infrastruktūru tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tās izmaksas, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

[..]

6. Papildu uzcenojumu noteikšanai ir piemērojama [*SCK*] atļauja, un tai ir jādod sava piekrišana, ja ir izpildīti 1. punktā paredzētie nosacījumi. [..]"

17 1992. gada 29. decembra *Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz)* (Federālais likums par Austrijas federālo dzelzceļu tiesisko attiecību reorganizāciju; *BGBl.* I, 825/1992) 2009. gada 19. augusta redakcijā (*BGBl.* I, 95/2009) 42. panta 1. punktā noteikts:

"[*ÖBB-Infra*] sedz sava uzdevuma izpildes izmaksas. Pēc [*ÖBB-Infra*] lūguma federālā valsts izmaksā pēdējai minētajai subsīdiju, it īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un tās nodošanu lietotāju rīcībā, ja un ciktāl ieņēmumi, ko var gūt no dzelzceļa infrastruktūras lietotājiem saskaņā ar attiecīgā tirgus nosacījumiem, nesedz izdevumus, kas radušies saistībā ar ekonomisku un efektīvu pārvaldību."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

18 *ÖBB-Infra* ir dzelzceļa infrastruktūras galvenā pārvaldītāja Austrijā. Tā nosaka un iekasē maksu par šīs infrastruktūras izmantošanu un publicē ar to saistīto informāciju tīkla pārskatā. Šo maksu veido tostarp maksa par infrastruktūras izmantošanas tiešajām izmaksām, kā arī šai maksai piemērotie uzcenojumi. Saskaņā ar Federālā likuma par dzelzceļiem, dzelzceļu ritošo sastāvu un dzelzceļu satiksmi – 2015. gada 27. novembra redakcijā – 67.d pantu šādi uzcenojumi ir iesniedzami *SCK* atļaujas saņemšanai.

19 2016. gada 12. augustā *ÖBB-Infra* lūdza *SCK* atļaut tai palielināt infrastruktūras maksu par 2018. gada kustības grafika periodu, proti, par periodu no 2017. gada 10. decembra līdz 2018. gada 8. decembrim. Tas bija pirmais *ÖBB-Infra* šajā sakarā iesniegtais lūgums.

20 Ar 2016. gada 12. decembra lēmumu *SCK* atļāva šos uzcenojumus. *WESTbahn* par šo lēmumu cēla prasību *Bundesverwaltungsgericht* (Federālā administratīvā tiesa, Austrija), kas ir iesniedzējtiesa. Šī tiesa ar 2017. gada 5. jūlija spriedumu atcēla šo lēmumu un nodeva lietu atpakaļ *SCK* jauna lēmuma pieņemšanai.

21 2017. gada 18. augustā *ÖBB-Infra* lūdza *SCK* atļaut tai palielināt infrastruktūras maksu par 2019. gada kustības grafika periodu, proti, par periodu no 2018. gada 9. decembra līdz 2019. gada 7. decembrim. *SCK* šo lūgumu ar atsauces numuru SCK-17-009 pievienoja procedūrai SCK-16-012 saistībā ar uzcenojumu atļaušanu par 2018. gada kustības grafika periodu.

22 Turklāt *SCK* sāka procedūru ar atsauces numuru SCK-18-010, lai kontrolētu *ÖBB-Infra* tiešās izmaksas, un arī apvienoja to ar iepriekš minētajām procedūrām SCK-16-012 un SCK-17-009.

23 2018. gada tīkla pārskatā attiecībā uz katru tirgus segmentu bija norādīta tikai kopējā maksa, kas jāmaksā par katru vilcienkilometru. Turpretim 2019. gada tīkla pārskatā maksa par tiešajām izmaksām un uzcenojumi par katru nobrauktu vilcienkilometru katram tirgus segmentam bija norādīti atsevišķi, turklāt bija norādīta kopējā maksa, kas jāmaksā par katru vilcienkilometru un ko iegūst, saskaitot maksu un uzcenojumus.

24 Attiecībā uz uzcenojumiem 2018. un 2019. gada tīkla pārskatos bija norādīts apstāklis, ka to atļaujas piešķiršanas procedūra vēl nebija pabeigta. Turklāt 2019. gada tīkla pārskatā bija norādīts, ka gadījumā, ja galīgais lēmums, ar kuru tiek izbeigta šī procedūra, tiktu pieņemts tikai pēc kustības grafika perioda sākuma, attiecīgā gadījumā tiktu veikta maksas, kas saņemta attiecīgi pārāk augstā vai pārāk zemā apmērā, atmaksa vai iekasēšana.

25 2019. gada 24. jūnijā *ÖBB-Infra* lūdza grozīt savus lūgumus par uzcenojumiem par 2018. un 2019. gadu, pamatojoties uz to, ka tad, ja *SCK* procedūrā SCK-18-010 tiešās izmaksas noteiktu zemākā līmenī, nekā bija paredzējusi *ÖBB-Infra*, šie uzcenojumi būtu jānosaka augstākā līmenī, lai sasniegtu *Verkehrsministerium* (Transporta ministrija, Austrija) noteikto ieņēmumu mērķi.

26 Šajā kontekstā iesniedzējtiesa norāda, ka *ÖBB-Infra* ir saņēmusi valsts subsīdijas par 2018. un 2019. gadu un ka Transporta ministrija par katru kustības grafika periodu paziņo *ÖBB-Infra* tās maksas kopējo apmēru, kura tai ir jāiegūst, pamatojoties uz infrastruktūras maksu, tai pieskaitot uzcenojumus. *SCK* savu uzcenojumu aprēķinu balstot uz šo ieņēmumu mērķi.

27 Galu galā tikai ar 2020. gada 17. decembra lēmumu *SCK* attiecībā uz 2018. un 2019. gada kustības grafika periodiem noteica maksu saistībā ar tiešajām izmaksām un uzcenojumus, kā arī kopējo maksu, kas jāmaksā par katru vilcienkilometru.

28 *ÖBB-Infra* un *WESTbahn* šo lēmumu pārsūdzēja iesniedzējtiesā. *ÖBB-Infra* apstrīd minēto lēmumu, būtībā lūdzot lielākus uzcenojumus nekā tie, kas publicēti 2018. un 2019. gada tīkla pārskatā.

29 Šajā kontekstā iesniedzējtiesa, pirmkārt, vēlas noskaidrot, vai ir iespējams, ka maksu uzcenojumu apstiprināšana notiek pēc attiecīgā kustības grafika spēkā esības termiņa beigām. Otrkārt, tai ir šaubas par kārtību, kādā šie uzcenojumi ir jāpublicē tīkla pārskatā un minētie palielinājumi ir jāapstiprina, kā arī, treškārt, par prasītās publicēšanas apjomu. Ceturtkārt, tā vēlas noskaidrot, vai dalībvalstij ir saistošs tās apstiprināšanai iesniegto maksas uzcenojumu apmērs. Piektkārt, tā vēlas saņemt skaidrojumu par iespējamo ietekmi, kāda dalībvalsts noteiktam "ieņēmumu mērķim" varētu būt uz šo palielinājumu aprēķināšanu.

30 Šajos apstākļos *Bundesverwaltungsgericht* (Federālā administratīvā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34 32. pants, jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalstij ir jāapstiprina tirgus uzcenojumi *ex ante* pirms attiecīgā kustības grafika perioda, par kuru ir pieprasīti tirgus uzcenojumi, sākuma (vai vismaz pirms tā beigām); vai arī dalībvalsts var apstiprināt tirgus uzcenojumus arī *ex post* pēc attiecīgā kustības grafika perioda beigām (attiecīgā gadījumā pēc vairākiem gadiem)? Vai "uzcenojumu piemērošanas apstiprināšana", ko veic dalībvalsts, Direktīvas 2012/34 32. panta izpratnē ir jāsaprot kā galīgais lēmums?

2) Vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34 32. panta 1. un 6. punkts kopsakarā ar 27. panta 4. punktu, jāinterpretē tādējādi, ka tirgus uzcenojumi (būtisku elementu izmaiņu gadījumā) – hronoloģiskā secībā – vispirms ir jāpublicē tīkla pārskatā (attiecīgā gadījumā pēc apstiprinājuma saņemšanas) un tikai pēc to publicēšanas tie ir jāapstiprina dalībvalstij? Vai būtisku elementu izmaiņas saskaņā ar Direktīvas 2012/34 32. panta 6. punktu ir konstatējamas jau tad, ja tiek grozīts tikai tirgus uzcenojumu līmenis attiecībā pret iepriekšējā gada kustības grafika periodu?

3) (Ja uz [otrā] jautājuma pirmo teikumu tiek sniegta apstiprinoša atbilde): vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34 32. panta 1. un 6. punkts kopsakarā ar 27. panta 2. un 4. punktu un IV pielikuma 2. punktu – ņemot vērā šīs direktīvas 34. apsvērumā minēto pārredzamības prasību un plānošanas noteiktību –, jāinterpretē tādējādi, ka dalībvalsts nedrīkst apstiprināt tirgus uzcenojumus, ja pašu tirgus uzcenojumu apmērs nav bijis publicēts tīkla pārskatā par attiecīgo kustības grafika periodu (par kuru ir lūgts apstiprinājums noteikt šos tirgus uzcenojumus)? Gluži pretēji, šajā tīkla pārskatā ir publicēta tikai kopējā maksa par nobrauktajiem vilcienkilometriem (kā izmaksu, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, saskaņā ar Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punktu un tirgus uzcenojumu saskaņā ar šīs direktīvas 32. pantu summa) katrā tirgus segmentā; tāpēc no šī tīkla pārskata dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi nevar noskaidrot nedz maksu par "tiešajām izmaksām" (Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punkta izpratnē kopsakarā ar Īstenošanas regulas 2015/909 2. panta 1. punktu), nedz tirgus uzcenojumus saskaņā ar Direktīvas 2012/34 32. pantu attiecīgajos tirgus segmentos.

4) (Ja uz [otrā] jautājuma pirmo teikumu tiek sniegta apstiprinoša atbilde): vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34 32. panta 1. un 6. punkts kopsakarā ar 27. panta 4. punktu – ņemot vērā šīs direktīvas 34. apsvērumā noteikto pārskatāmības prasību un plānošanas noteiktību –, jāinterpretē tādējādi, ka tīkla pārskatā publicētajiem tirgus uzcenojumiem attiecīgajos kustības grafika periodos ir saistošs spēks attiecībā uz dalībvalsts apstiprinājumu? Vai no šī saistošā spēka izriet, ka dalībvalsts nedrīkst atļaut lielākus tirgus uzcenojumus katrā tirgus segmentā nekā tie, kas ir publicēti attiecīgajā tīkla pārskatā? Vai arī saistošais spēks ir konstatējams tikai tiktāl, ciktāl apstiprinātā kopējā maksa (tā ir maksa par "tiešajām izmaksām" saskaņā ar Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punktu kopsakarā ar Īstenošanas regulas 2015/909 2. panta 1. punktu, pieskaitot tirgus uzcenojumus saskaņā ar minētās direktīvas 32. pantu) nedrīkst būt lielāka par tīkla pārskatā publicētajām maksām, savukārt paši tirgus uzcenojumi var tikt apstiprināti augstākā līmenī, nekā publicēts tīkla pārskatā? Vai attiecībā uz tirgus uzcenojumiem ir saistošs arī sākotnēji dalībvalstij iesniegtajā apstiprinājuma līgumā norādītais apmērs, un, ja tas tā ir, tad kādā virzienā (vairs nav pieļaujams palielinājums, vairs nav pieļaujams samazinājums)? Vai ir konstatējams kāda cita veida saistošs spēks?

5) Vai Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34 32. panta 1. punkts, jāinterpretē tādējādi, ka, lai noteiktu tirgus uzcenojumu principiālo pieļaujamību (neatkarīgi no pārbaudāmās tirgus panesamības iespējas) – tātad lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas –, par pamatu nav jāņem kopējie sasniedzamie ieņēmumi ("ieņēmumu mērķis"), ko dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ir noteikusi dalībvalsts un ko veido maksu par izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, saskaņā ar Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punktu un tirgus uzcenojumu saskaņā ar šīs direktīvas 32. panta 1. punktu summa; bet gan ir jānoskaidro un jākonstatē pilnībā sedzamās izmaksas, lai uz tā pamata varētu izvērtēt, vai un attiecīgā gadījumā kādā apmērā var tikt apstiprināti tirgus uzcenojumi? Vai, nosakot šo tirgus uzcenojumu principiālo pieļaujamību (papildus pārbaudāmajai tirgus panesamības iespējai), ir jāņem vērā arī dalībvalsts piešķirtās valsts subsīdijas dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumam; ja tas tā ir, kādā formā tam ir jānotiek? Vai šīs valsts subsīdijas attiecīgā gadījumā ir jāatskaita no nepieciešamajām izmaksām, lai pilnībā segtu izdevumus (papildus maksai par izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus)? Vai šajā kontekstā Savienības tiesības, it īpaši Direktīvas 2012/34 32. panta 1. punkts kopsakarā ar 8. panta 4. punktu, jāinterpretē tādējādi, ka papildus maksai par izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, un attiecīgā gadījumā vērā ņemamajām valsts subsīdijām dalībvalstij ir jānosaka un tirgus uzcenojumu pieļaujamības novērtējumā ir jāiekļauj arī visa pārējā dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma peļņa no citām saimnieciskām darbībām un visas neatmaksājamās subsīdijas, ko tas ir saņēmis no privāta avota; ja tas tā ir, kādā veidā tas ir jādara, vajadzības gadījumā vienādi atskaitot tās no izmaksām, kas ir nepieciešamas izdevumu pilnīgai segšanai? Vai šajā novērtējumā ir jāiekļauj citas dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma iekasētās maksas – piemēram, maksa par pasažieru peronu izmantošanu ("stacijas maksas") un maksa par vilces strāvas padeves iekārtu izmantošanu –, kā arī citas dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma uzņēmējdarbības pārvaldības pozīcijas?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

31 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīva 2012/34, it īpaši tās 32. pants, jāinterpretē tādējādi, ka šī direktīva neliedz to, ka dalībvalsts tādu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksai piemēroto uzcenojumu iekasēšanai, kurus noteicis šīs infrastruktūras pārvaldītājs, piemēro atļaujas piešķiršanas procedūru, un vai apstiprinošas atbildes gadījumā šīs procedūras noslēgumā pieņemtajam lēmumam ir jābūt pieņemtam noteikti pirms kustības grafika, par kuru šie uzcenojumi tiek pieprasīti, spēkā esības perioda sākuma. Iesniedzējtiesa arī vēlas noskaidrot, vai šī atļauja ir jāuzskata par galīgu.

32 Saskaņā ar Direktīvas 2012/34 32. panta 1. punkta pirmo daļu, lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piemērot uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa tirgus segmentu konkurētspēju. Minētā 32. panta 1. punkta trešajā daļā ir noteikts, ka, pirms dalībvalsts apstiprina šādu uzcenojumu piemērošanu, tā nodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītājs izvērtētu to nozīmi konkrētos tirgus segmentos, ņemot vērā vismaz tos aspektu pārus, kas uzskaitīti šīs direktīvas VI pielikuma 1. punktā, un no katra aspektu pāra izvēloties atbilstīgo.

33 Šie uzcenojumi tiek pieskaitīti infrastruktūras izmantošanas maksai un apkalpes vietu izmantošanas maksai, kas ir Direktīvas 2012/34 IV nodaļas 2. iedaļā reglamentētās dzelzceļa infrastruktūras maksas aprēķināšanas sistēmas pamatelementi.

34 Minētajā 2. iedaļā ar Direktīvas 2012/34 29. panta 1. punkta pirmo daļu tiek prasīts, lai šīs infrastruktūras maksas aprēķināšanas sistēmas pienācīgas darbības interesēs dalībvalstis izveidotu "maksāšanas sistēmu", vienlaikus ievērojot šīs direktīvas 4. pantā paredzēto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarību. Minētās direktīvas 29. panta 1. punkta ceturtajā daļā ir precizēts, ka šis pārvaldītājs nosaka un iekasē maksu par infrastruktūras izmantošanu saskaņā ar ieviesto maksāšanas sistēmu un maksāšanas noteikumiem.

35 Šajā ziņā Direktīvas 2012/34 29. panta 1. punktā ir paredzēts kompetenču sadalījums starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītāju maksas aprēķināšanas sistēmu jomā. Proti, dalībvalstīm ir jānosaka maksas aprēķināšanas kārtība, bet maksas noteikšana un iekasēšana principā ir infrastruktūras pārvaldītāja ziņā (spriedums, 2021. gada 9. septembris, *LatRailNet* un Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, 44. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

36 Tā kā Direktīvas 2012/34 32. pants ir ietverts tajā pašā šīs direktīvas IV nodaļas iedaļā kā 29. pants, uzcenojumu noteikšanai nevar būt piemērojams nekas cits, neraugoties uz šīs direktīvas 32. panta 1. punkta trešajā daļā iekļauto atsauci uz šādu uzcenojumu iekasēšanas apstiprinājumu, ko sniedz dalībvalsts, un tas tā ir vēl jo vairāk tāpēc, ka ar pēdējo minēto tiesību normu ieviestais kompetenču sadalījums atspoguļojas minētās direktīvas 4. pantā.

37 Tomēr no Direktīvas 2012/34 56. panta 1. punkta d) un e) apakšpunkta formulējuma izriet, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pieņemtie lēmumi par maksas aprēķināšanas sistēmu un infrastruktūras izmantošanas maksas apmēru vai struktūru ir pakļauti regulatīvās iestādes kontrolei.

38 Šajā ziņā nav strīda par to, ka, pirmkārt, saskaņā ar Direktīvas 2012/34 56. panta 1. un 2. punktu šī iestāde rīkojas vai nu pēc pieteikuma iesniedzēja šīs direktīvas 3. panta 19. punkta izpratnē līguma, vai arī pēc savas iniciatīvas. Turklāt saskaņā ar minētās direktīvas 56. panta 6. punktu šī iestāde nodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilstu šīs direktīvas IV nodaļas 2. iedaļas prasībām un nebūtu diskriminējoša.

39 Otrkārt, saskaņā ar Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punkta otro daļu un 10. punktu regulatīvās iestādes lēmumi ir saistoši visām iesaistītajām pusēm, tie nav pakļauti citas administratīvas iestādes kontrolei un tos var pārskatīt tiesā.

40 Treškārt, it īpaši regulatīvās iestādes kompetence kontrolēt infrastruktūras izmantošanas maksu tiesiskumu nav atkarīga no apstākļa, vai šī iestāde ir iesaistīta pirms vai pēc attiecīgo šo maksu piemērošanas periodu beigām. Šī iestāde ne tikai nevar pamatoti noliegt savu kompetenci lemt par pagātnē iekasētās infrastruktūras izmantošanas maksas tiesiskumu, bet turklāt šāda kompetence arī noteikti nozīmē, ka minētā iestāde attiecīgā gadījumā var konstatēt šīs maksas spēkā neesību ar *ex tunc* iedarbību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2022. gada 27. oktobris, *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 87. punkts, kā arī 2024. gada 7. marts, *Die Länderbahn* u.c., C-582/22, EU:C:2024:213, 49. un 55. punkts).

41 No iepriekš minētā izriet, ka ar Direktīvu 2012/34 ieviestā maksas aprēķināšanas sistēma ir balstīta uz principu, saskaņā ar kuru dalībvalstij ir jāizveido maksas aprēķināšanas kārtība, kas tostarp attiecas uz vispārējiem maksas iekasēšanas noteikumiem, ka dzelzceļa infrastruktūras

pārvaldītājam šī kārtība jāīsteno, nosakot un iekasējot maksu par šīs infrastruktūras un apkalpes vietu izmantošanu, kā arī iespējamos šai maksai piemērotos uzcenojumus, un ka šī pārvaldītāja pieņemtie lēmumi ir pakļauti regulatīvās iestādes kontrolei, kura tiek iesaistīta *ex post* un kuras lēmumiem var būt atpakaļejošs spēks.

42 Turpretim Direktīvā 2012/34, un it īpaši tās IV nodaļā, nav noteikta nekāda iepriekšējas atļaujas saņemšanas procedūra nedz attiecībā uz infrastruktūras un apkalpes vietu izmantošanas maksu, nedz arī attiecībā uz šo maksu iespējamiem uzcenojumiem.

43 Konkrētāk, no Direktīvas 2012/34 56. panta, tāpat kā no šī panta priekšteča – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV 2001, L 75, 29. lpp.) 30. panta, formulējuma izriet, ka 56. pantā nav paredzēta infrastruktūras maksas iepriekšējas atļaujas saņemšanas procedūra. Minētajā 56. pantā nav prasīts, lai infrastruktūras pārvaldītāji infrastruktūras maksu, ko tie paredz iekasēt, vai mainīgos lielumus, kas ļauj to aprēķināt, iesniegtu regulatīvajai iestādei atļaujas saņemšanai. Gluži pretēji, 56. pantā ir paredzēta tikai jau noteiktu maksu kontrole, kas tostarp izriet no šī panta 1. punkta un 6. punkta pirmā teikuma. Šī kontrole ir jāveic regulatīvajai iestādei, kas lemj vai nu saistībā ar sūdzību, vai pēc savas ierosmes (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 24. februāris, *ORLEN KolTrans*, C-563/20, EU:C:2022:113, 43. un 50. punkts).

44 Tā kā Direktīvā 2012/34, kā izriet no iepriekš minētajiem apsvērumiem, nav paredzēta infrastruktūras maksas vai mainīgo lielumu, kas ļauj to noteikt, iepriekšējas atļaujas saņemšanas procedūra, tajā nevar arī būt noteikta šādas procedūras kārtība (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2022. gada 24. februāris, *ORLEN KolTrans*, C-563/20, EU:C:2022:113, 54. punkts).

45 Tomēr, ņemot vērā apstākli, ka saskaņā ar Direktīvas 2012/34 56. pantu regulatīvā iestāde var pieņemt lēmumu pēc savas iniciatīvas un ka saskaņā ar 56. panta 6. punktu tā nodrošina, lai infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilstu šīs direktīvas IV nodaļas 2. iedaļas noteikumiem, minētā direktīva nevar tikt interpretēta tādējādi, ka tā nepieļauj to, ka dalībvalsts pieprasa, lai regulatīvā iestāde visos gadījumos pēc savas ierosmes kontrolētu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pieņemtos lēmumus maksas noteikšanas jomā.

46 Šī iemesla dēļ tā neliedz arī to, ka dalībvalsts, transponējot Direktīvu 2012/34 valsts tiesībās, paredz, ka šāda sistemātiska kontrole tiek veikta, tiklīdz infrastruktūras pārvaldītājs informē regulatīvo iestādi par savu nodomu iekasēt maksu vai veikt tajā izmaiņas.

47 Tomēr šāda atļaujas piešķiršanas procedūra nedrīkst apdraudēt nedz ar Direktīvas 2012/34 IV nodaļu ieviestās maksas aprēķināšanas sistēmas efektīvu īstenošanu, nedz arī citas šīs direktīvas normas, tās saskaņotību vai mērķus.

48 Šajā ziņā, pirmām kārtām, jāatgādina, ka ar Direktīvu 2012/34 izveidotās sistēmas mērķis ir nodrošināt infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarību. Lai garantētu šādu neatkarību, infrastruktūras pārvaldītājam maksas noteikšanas kārtībā, kā to ir definējušas dalībvalstis, ir jābūt zināmai rīcības brīvībai, lai maksas apmēru noteiktu tādā veidā, kas tam ļautu to izmantot kā pārvaldības instrumentu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 9. septembris, *LatRailNet* un Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, 41. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

49 Tādējādi kontrolei, ko regulatīvā iestāde veic atļaujas piešķiršanas procedūrā, jābūt ierobežotai ar nesaderības situāciju novēršanu, ņemot vērā Direktīvas 2012/34 IV nodaļas 2. iedaļu vai diskriminācijas aizlieguma principu. Regulatīvā iestāde tātad nav tiesīga prasīt, lai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ievērotu tās veikto lietderības apsvērumu izvērtējumu, jo, šādi rīkodamās, regulatīvā iestāde apdraudētu rīcības brīvību, kurai ir jābūt šim pārvaldītājam (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 9. septembris, *LatRailNet* un Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, 46. un 47. punkts).

50 Otrām kārtām, pat ja, kā izriet no šī sprieduma 44. punkta, Direktīvā 2012/34 nav noteikta iespējamās atļaujas procedūras kārtība, tomēr šāda kārtība nedrīkst būt iejaukšanās iesaistīto dalībnieku prerogatīvās un it īpaši nedrīkst liegt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ievērot Direktīvas 2012/34 27. panta 4. punktā paredzēto termiņu tīkla pārskata publicēšanai.

51 Turklāt atļaujas piešķiršanas procedūra nedrīkst ierobežot Direktīvas 2012/34 56. panta 1. punktā minēto personu iespēju īstenot savas tiesības, ja tās uzskata, ka ir cietušas no netaisnīgas attieksmes, diskriminācijas vai jebkāda cita kaitējuma, tostarp ceļot prasību par infrastruktūras pārvaldītāja vai attiecīgā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai apkalpes vietas operatora pieņemtajiem lēmumiem.

52 Trešām kārtām, atļaujas piešķiršanas procedūra nedrīkst ne liegt regulatīvajai iestādei pildīt savas funkcijas saskaņā ar Direktīvas 2012/34 56. pantu, ne apdraudēt pieteikuma iesniedzējiem šādi sniegto aizsardzību.

53 Šajā ziņā jāatgādina, ka saskaņā ar šīs direktīvas 56. panta 10. punktu ir jābūt iespējai regulatīvās iestādes pieņemtos lēmumus pārskatīt tiesā.

54 Līdz ar to lēmums, ko regulatīvā iestāde ir pieņēmusi atļaujas piešķiršanas procedūrā, var būt galīgs tikai administratīvajā līmenī un tas nevar būt izslēgts no pārbaudes tiesā.

55 Tādējādi uz pirmo jautājumu jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 29. panta 1. punkts, kā arī 32. un 56. pants jāinterpretē tādējādi, ka ar šiem pantiem netiek liegts, ka dalībvalsts tādu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksai piemēroto uzcenojumu iekasēšanai, kurus noteicis šīs infrastruktūras pārvaldītājs, piemēro atļaujas piešķiršanas procedūru, tomēr ar nosacījumu, ka šādā procedūrā tiek ievērota rīcības brīvība, kādai minētās infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt attiecībā uz maksas apmēra noteikšanu, lai tas varētu to izmantot kā pārvaldības instrumentu, tā neskar iesaistīto dalībnieku prerogatīvas un neliedz regulatīvajai iestādei īstenot savas funkcijas saskaņā ar minēto 56. pantu.

Par otro un trešo jautājumu

56 Gan otrais, gan trešais iesniedzējtiesas uzdotais jautājums attiecas uz Direktīvas 2012/34 27. pantā noteiktā pienākuma publicēt tīkla pārskatu apjomu, aplūkojot to saistībā ar maksas uzcenojumiem, kas noteikti, pamatojoties uz šīs direktīvas 32. pantu. Šie jautājumi jāaplūko kopā.

57 Ar šiem jautājumiem iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 2012/34 27. panta 2. punkts, kā arī 32. panta 1. un 6. punkts jāinterpretē tādējādi, ka, pirmkārt, maksas uzcenojumiem noteikti ir jābūt publicētiem tīkla pārskatā pirms tam, kad regulatīvā iestāde attiecībā uz tiem izdod atļauju, otrkārt, šajā dokumentā attiecībā uz katru konkrētā tirgus segmentu ir jābūt norādītai informācijai par uzcenojumiem, kas tiek pieskaitīti maksai saistībā ar

izmaksām, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, un, treškārt, šo uzcenojumu apmēra izmaiņas vien ir uzskatāmas par maksas aprēķināšanas sistēmas būtiska elementa grozījumu šīs direktīvas 32. panta 6. punkta izpratnē.

58 Iesniedzējtiesa, pirmām kārtām, jautā, kāda saistība ir starp pienākumu publicēt tīkla pārskatu un valsts tiesībās paredzēto maksas uzcenojumu atļaujas procedūru.

59 Šajā ziņā no atbildes uz pirmo jautājumu izriet, ka, tā kā Direktīvā 2012/34 nav paredzēta nekāda atļaujas procedūra, tajā līdz ar to nav reglamentēta kārtība, kāda šādā procedūrā būtu jāievēro.

60 Tomēr šajā kontekstā ir nozīmīgas arī atbildē uz pirmo jautājumu izteiktās atrunas. Tādējādi šādai atļaujas procedūrai valsts tiesībās paredzētā kārtība nedrīkst būt iejaukšanās iesaistīto dalībnieku prerogatīvās un it īpaši nedrīkst liegt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ievērot Direktīvas 2012/34 27. panta 4. punktā paredzēto termiņu tīkla pārskata publicēšanai.

61 No tā izriet, ka dalībvalsts izvēle infrastruktūras maksai paredzētiem uzcenojumiem piemērot atļaujas piešķiršanas procedūru nedrīkst liegt infrastruktūras pārvaldītājam tīkla pārskatā publicēt informāciju par tā noteiktajiem uzcenojumiem, nesagaidot šīs procedūras iznākumu, vajadzības gadījumā norādot, ka šāda procedūra turpinās.

62 Otrām kārtām, iesniedzējtiesa jautā, vai, ņemot vērā Direktīvas 2012/34 27. panta 2. punktu, pietiek ar to, ka tīkla pārskatā ir norādīta kopējā maksa par nobraukto vilcienkilometru, kas vienlaikus sedz gan izmaksas, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, saskaņā ar šīs direktīvas 31. panta 3. punktu, gan uzcenojumus, kas noteikti saskaņā ar minētās direktīvas 32. pantu, vai arī šajā dokumentā attiecībā uz katru attiecīgā tirgus segmentu obligāti ir jānorāda uzcenojumu summas, kas tiek pieskaitītas maksām saistībā ar izmaksām, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

63 Šajā ziņā jākonstatē, ka Direktīvas 2012/34 3. panta 26. punktā "tīkla pārskats" ir definēts kā "pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmām, tostarp arī cita informācija, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu".

64 Šīs direktīvas 27. panta 2. punktā ir precizēts, ka tīkla pārskatā ietver informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai un apkalpes vietām, kas ir savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu, un par pakalpojumu sniegšanas nosacījumiem šajās vietās, un minētā pārskata saturs ir noteikts minētās direktīvas IV pielikumā.

65 Saskaņā ar IV pielikuma 2. punktu tīkla pārskatā ir jāietver iedaļa par maksas aprēķināšanas principiem un tarifiem, kurā ietvertas attiecīgas sīkas ziņas tostarp par maksas aprēķināšanas sistēmu, kā arī pietiekama informācija par maksu. Šajā ziņā detalizēti ir jāapraksta metode, noteikumi un attiecīgā gadījumā skalas, kas tiek izmantotas, lai piemērotu Direktīvas 2012/34 31.–36. pantu attiecībā uz izmaksām un maksām.

66 Turklāt no šīs direktīvas 34. apsvēruma izriet, ka tīkla pārskata mērķis ir sniegt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem visu vajadzīgo informāciju, lai tie nediskriminējošā un pārredzamā veidā varētu izmantot savas tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem apkalpes vietās.

67 No minētā 34. apsvēruma, kā arī no Direktīvas 2012/34 3. panta 26. punkta, 27. panta 2. punkta un IV pielikuma 2. punkta formulējuma izriet – lai izpildītu šajās tiesību normās noteiktās prasības un sasniegtu tajās izvirzīto mērķi, nepietiek ar to, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs tīkla pārskatā norāda kopējo maksu par nobraukto vilcienkilometru, kas sedz izmaksas, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, kā arī iespējamos uzcenojumus.

68 Turklāt, kā izriet no šī sprieduma 37. un 38. punkta, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir tiesības regulatīvajā iestādē apstrīdēt tīkla pārskatā norādītās maksas, ja tās ir pretrunā Direktīvā 2012/34 noteiktajiem noteikumiem un principiem. Tā kā, kā ģenerāladvokāte būtībā ir norādījusi secinājumu 97. punktā, uzcenojumi ir reglamentēti ar noteikumiem, ar kuriem tiek izdarīta atkāpe no maksas aprēķināšanas principiem, kas ir piemērojami infrastruktūras un apkalpes vietu izmantošanas maksai, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesības lūgt pārskatīšanu tiktu apdraudētas, ja informācija par izmaksām, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, un par šiem uzcenojumiem šajā dokumentā netiktu sniegta atsevišķi.

69 No tā izriet, ka tad, ja infrastruktūras tīkla pārvaldītājs nosaka uzcenojumus, pamatojoties uz Direktīvas 2012/34 32. pantu, tīkla pārskatā attiecībā uz katru attiecīgā tirgus segmentu ir jānorāda informācija par uzcenojumiem, kas tiek pieskaitīti maksai saistībā ar izmaksām, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

70 Trešām kārtām, iesniedzējtiesa uzdod jautājumu par to, kā interpretēt Direktīvas 2012/34 32. panta 6. punktu, saskaņā ar kuru, ja infrastruktūras pārvaldītājs gatavojas pārveidot būtiskus 32. panta 1. punktā minētās maksas aprēķināšanas sistēmas elementus, tas dara tos zināmus atklātībai vismaz trīs mēnešus pirms tīkla pārskata publicēšanas termiņa saskaņā ar 27. panta 4. punktu.

71 Pēdējā minētajā tiesību normā ir paredzēts, ka tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņa.

72 Tādējādi gadījumā, ja tiek grozīts maksas iekasēšanas sistēmas "būtisks elements", Direktīvas 2012/34 32. panta 6. punktā paredzētie trīs mēneši tiek pieskaitīti šīs direktīvas 27. panta 4. punktā paredzētajiem četriem mēnešiem, tādējādi dodot attiecīgajiem pakalpojumu sniedzējiem papildu laiku, lai tie, zinot paredzamās izmaksas, kas tiem būs jāsedz, sagatavotu savu komerciālo lēmumu nolūkā pieprasīt dzelzceļa infrastruktūras jaudu.

73 Lai gan Direktīvā 2012/34 nav definēts, kas ir uzskatāms par maksas aprēķināšanas sistēmas "būtisku elementu", tomēr no pienākuma publicēt tīkla pārskatu mērķa, šī pārskata definīcijas un šajā pārskatā obligāti ietveramās informācijas apraksta, kā atgādināts šī sprieduma 63.–66. punktā, var secināt, ka "maksas aprēķināšanas sistēmas būtiskie elementi" šīs direktīvas 32. panta 6. punkta izpratnē ietver uzcenojumu aprēķinu veidojošos elementus un izmantoto metodoloģiju, bet ne noteikti šī aprēķina rezultātu.

74 Līdz ar to, kā rakstveida apsvērumos ir apgalvojusi Polijas valdība, kā arī Komisija, ja salīdzinājumā ar iepriekšējo kustības grafika spēkā esības periodu ir mainījies tikai uzcenojumu apmērs, negrozot principus, kas reglamentē šo uzcenojumu aprēķināšanu, šādas izmaiņas nav jāuzskata par tarifikācijas sistēmas būtiska elementa izmaiņām.

75 Tādējādi uz otro un trešo jautājumu jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 27. panta 2. punkts, kā arī 32. panta 1. un 6. punkts jāinterpretē tādējādi, ka, pirmkārt, informācijai par maksas uzcenojumiem nav noteikti jābūt publicētai tīkla pārskatā pirms tam, kad regulatīvā iestāde

attiecībā uz tiem izdod atļauju, otrkārt, šajā dokumentā attiecībā uz katru konkrētā tirgus segmentu ir jābūt norādītai informācijai par uzcenojumiem, kas tiek pieskaitīti maksai saistībā ar izmaksām, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, un, treškārt, šo uzcenojumu apmēra izmaiņas vien nav uzskatāmas par maksas aprēķināšanas sistēmas būtiska elementa grozījumu šīs direktīvas 32. panta 6. punkta izpratnē.

Par ceturto jautājumu

76 Ar ceturto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīva 2012/34 jāinterpretē tādējādi, ka informācija par uzcenojumiem, kas publicēta tīkla pārskatā par attiecīgā kustības grafika spēkā esības periodu, ir saistoša regulatīvajai iestādei, tai īstenojot dalībvalsts šai iestādei uzticētās atļaujas piešķiršanas pilnvaras.

77 Kā izriet no atbildes uz pirmo jautājumu, Direktīvā 2012/34 paredzētajā kompetenču sadalē dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam ir jānosaka un jāiekasē maksa par šīs infrastruktūras izmantošanu, tostarp iespējamie uzcenojumi, saskaņā ar maksāšanas sistēmu un paredzētajiem maksāšanas noteikumiem. Turklāt, lai gan šo uzcenojumu iekasēšana var tikt pakļauta atļaujas procedūrai, tajā ir jāievēro šīs direktīvas 56. pantā garantētās regulatīvās iestādes funkcijas.

78 Tādējādi, piemērojot minēto 56. pantu, šai regulatīvajai iestādei pēc pieteikuma iesniedzēja lūguma vai pēc savas iniciatīvas ir jāpārbauda, vai šī maksa atbilst minētajai direktīvai un tās īstenošanai pieņemtajām valsts tiesību normām. Runājot konkrētāk par uzcenojumiem, šai iestādei ir jāpārbauda, vai tīkla pārskatā publicētā informācija par uzcenojumiem atbilst maksāšanas sistēmai, ko dalībvalsts izveidojusi, piemērojot minētās direktīvas 29. panta 1. punktu, un maksas aprēķināšanas sistēmai, ko dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir izveidojis atbilstoši šīs direktīvas 32. panta 1. un 6. punktam.

79 Līdz ar to regulatīvajai iestādei minētajā pārbaudē ir tiesības norādīt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, kādi grozījumi ir jāveic maksas aprēķināšanas sistēmā, lai novērstu šīs sistēmas nesaderību ar Direktīvā 2012/34 paredzētajām prasībām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2021. gada 9. septembris, *LatRailNet* un Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, 38. un 45. punkts).

80 Lai gan šādi grozījumi atkarībā no konkrēta gadījuma var palielināt vai samazināt uzcenojumus, tomēr tiem ir jāaprobežojas ar šādu nesaderības situāciju novēršanu. Kā atgādināts šī sprieduma 49. punktā, regulatīvā iestāde nav tiesīga prasīt, lai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ievērotu tās veikto lietderības apsvērumu izvērtējumu, jo, šādi rīkodamās, regulatīvā iestāde apdraudētu rīcības brīvību, kurai ir jābūt šim pārvaldītājam

81 Tāpēc uz ceturto jautājumu jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 29. panta 1. punkts, kā arī 32. un 56. pants jāinterpretē tādējādi, ka informācija par uzcenojumiem, kas publicēta tīkla pārskatā par attiecīgā kustības grafika spēkā esības periodu, ir saistoša regulatīvajai iestādei, tai īstenojot dalībvalsts šai iestādei uzticētās atļaujas piešķiršanas pilnvaras, tādā ziņā, ka grozījumiem, kurus tā infrastruktūras pārvaldītājam lūdz veikt attiecībā uz šiem uzcenojumiem, ir jāaprobežojas ar nesaderības ar šo direktīvu situāciju novēršanu un tie nevar ietvert šīs iestādes veiktus lietderības vērtējumus.

Par piekto jautājumu

82 Ar piekto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 2012/34 32. panta 1. punkts jāinterpretē tādējādi, ka tas nepieļauj, ka, lai noteiktu uzcenojumus, tiek ņemta vērā kopējā ieņēmumu summa, ko dalībvalsts nosaka infrastruktūras pārvaldītājam kā tādu, kas tam ir jāiegūst, un vai, aprēķinot infrastruktūras pārvaldītājam radušās kopējās izmaksas, ir jāņem vērā citi šī pārvaldītāja gūtie ieņēmumi, it īpaši valsts subsīdijas.

83 Šajā ziņā jāatgādina, kā konstatēts šī sprieduma 48. punktā, – lai garantētu infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarības mērķi, kā paredzēts Direktīvas 2012/34 4. pantā, tam ir jābūt zināmai rīcības brīvībai maksas apmēra noteikšanā.

84 Neatkarīgi no tā, vai, kā prasīts Direktīvas 2012/34 32. panta 1. punktā, tirgus situācija pieļauj uzcenojumus, tas, ka dalībvalsts nosaka kopējo ieņēmumu summu, kas infrastruktūras pārvaldītājam ir jāgūst, ierobežo šo infrastruktūras pārvaldītāja rīcības brīvību tādā mērā, kas nav saderīgs ar šo mērķi (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2013. gada 11. jūlijs, Komisija/Čehijas Republika, C-545/10, EU:C:2013:509, 36. punkts).

85 Proti, pienākums iegūt šādu summu var mudināt dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju piešķirt prioritāti ieņēmumu saņemšanai, savukārt, ņemot vērā Direktīvas 2012/34 43. apsvērumu, maksas aprēķināšanas sistēmām ir jāmudina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji optimizēt infrastruktūras izmantošanu.

86 Attiecībā uz uzcenojumu apmēra aprēķināšanu jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 2012/34 31. panta 3. punkta pirmo daļu izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, sedz ar maksu, kuru iekasē par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno apkalpes vietas. Dalībvalsts izveidotā maksas aprēķināšanas sistēmā starpību starp šīm izmaksām un kopējām izmaksām saistībā ar šo pakalpojumu sniegšanu, kas radušās infrastruktūras pārvaldītājam, saskaņā ar minētās direktīvas 32. panta 1. punktu var kompensēt ar uzcenojumiem.

87 Ņemot vērā Direktīvā 2012/34 tādējādi noteiktos principus attiecībā uz maksu, visiem iespējamiem infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumiem, kas nav saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanu, nav nozīmes, nosakot kopējās izmaksas, kas radušās infrastruktūras pārvaldītājam.

88 Turpretim, kā ģenerāladvokāte būtībā ir norādījusi secinājumu 115.–118. punktā, valsts subsīdijas, ko dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir saņēmis, lai segtu ar dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanu saistītās izmaksas, ir jāatskaita no kopējo izmaksu summas, ko var izmantot par pamatu uzcenojumu aprēķināšanai. Proti, šādu subsīdiju mērķis ir segt tās pašas izmaksas, uz kurām var attiekties minētie uzcenojumi, un šie uzcenojumi nevar tikt izmantoti peļņas gūšanai.

89 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz piekto jautājumu jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 4. pants un 32. panta 1. punkts jāinterpretē tādējādi, ka tie nepieļauj, ka, lai noteiktu uzcenojumus, tiek ņemta vērā kopējā ieņēmumu summa, ko dalībvalsts nosaka infrastruktūras pārvaldītājam kā tādu, kas tam ir jāiegūst. Lai noteiktu šim pārvaldītājam radušās kopējās izmaksas, attiecīgā gadījumā ir jāņem vērā valsts subsīdijas, ko tas ir saņēmis, lai segtu ar minētās infrastruktūras nodrošināšanu saistītās izmaksas.

Par tiesāšanās izdevumiem

90 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (otrā palāta) nospriež:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 14. decembra Direktīvu (ES) 2016/2370, 29. panta 1. punkts, kā arī 32. un 56. pants

jāinterpretē tādējādi, ka

ar šiem pantiem netiek liegts, ka dalībvalsts tādu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksai piemēroto uzcenojumu iekasēšanai, kurus noteicis šīs infrastruktūras pārvaldītājs, piemēro atļaujas piešķiršanas procedūru, tomēr ar nosacījumu, ka šādā procedūrā tiek ievērota rīcības brīvība, kādai minētās infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt attiecībā uz maksas apmēra noteikšanu, lai tas varētu to izmantot kā pārvaldības instrumentu, tā neskar iesaistīto dalībnieku prerogatīvas un neliedz regulatīvajai iestādei īstenot savas funkcijas saskaņā ar minēto 56. pantu.

2) Direktīvas 2012/34, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Direktīvu 2016/2370, 27. panta 2. punkts, kā arī 32. panta 1. un 6. punkts

jāinterpretē tādējādi, ka,

pirmkārt, informācijai par maksas uzcenojumiem nav noteikti jābūt publicētai tīkla pārskatā pirms tam, kad regulatīvā iestāde attiecībā uz tiem izdod atļauju, otrkārt, šajā dokumentā attiecībā uz katru konkrētā tirgus segmentu ir jābūt norādītai informācijai par uzcenojumiem, kas tiek pieskaitīti maksai saistībā ar izmaksām, kuras tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus, un, treškārt, šo uzcenojumu apmēra izmaiņas vien nav uzskatāmas par maksas aprēķināšanas sistēmas būtiska elementa grozījumu Direktīvas 2012/34, redakcijā ar grozījumiem, 32. panta 6. punkta izpratnē.

3) Direktīvas 2012/34, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Direktīvu 2016/2370, 29. panta 1. punkts, kā arī 32. un 56. pants

jāinterpretē tādējādi, ka

informācija par uzcenojumiem, kas publicēta tīkla pārskatā par attiecīgā kustības grafika spēkā esības periodu, ir saistoša regulatīvajai iestādei, tai īstenojot dalībvalsts šai iestādei uzticētās atļaujas piešķiršanas pilnvaras, tādā ziņā, ka grozījumiem, kurus tā infrastruktūras pārvaldītājam lūdz veikt attiecībā uz šiem uzcenojumiem, ir jāaprobežojas ar nesaderības ar Direktīvu 2012/34, redakcijā ar grozījumiem, situāciju novēršanu un tie nevar ietvert šīs iestādes veiktus lietderības vērtējumus.

4) Direktīvas 2012/34, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Direktīvu 2016/2370, 4. pants un 32. panta 1. punkts

jāinterpretē tādējādi, ka

tie nepieļauj, ka, lai noteiktu uzcenojumus, tiek ņemta vērā kopējā ieņēmumu summa, ko dalībvalsts nosaka infrastruktūras pārvaldītājam kā tādu, kas tam ir jāiegūst. Lai noteiktu šim pārvaldītājam radušās kopējās izmaksas, attiecīgā gadījumā ir jāņem vērā valsts subsīdijas, ko tas ir saņēmis, lai segtu ar minētās infrastruktūras nodrošināšanu saistītās izmaksas.

[Paraksti]