Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

22 päivänä toukokuuta 2025 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Rautatiekuljetukset – Direktiivi 2012/34/EU – Rautatieinfrastruktuurin käyttömaksut – Maksujen vahvistaminen ja periminen – 29 artikla – Hinnoitteluperiaatteista tehtävät poikkeukset – 32 artikla – Lisähinnat – Laskenta- ja julkaisutapa – 56 artikla – Sääntelyelimen toiminta – Kansallisessa oikeudessa säädetty lisähintojen hyväksymismenettely – Edellytykset

Asiassa C-538/23,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Bundesverwaltungsgericht (liittovaltion hallintotuomioistuin, Itävalta) on esittänyt 21.8.2023 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 22.8.2023, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

ÖBB-Infrastruktur AG ja

WESTbahn Management GmbH,

vastaan

Schienen-Control Kommission,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Jürimäe, presidentti K. Lenaerts, joka hoitaa toisen jaoston tuomarin tehtäviä, sekä tuomarit M. Gavalec, Z. Csehi (esittelevä tuomari) ja F. Schalin,

julkisasiamies: T. Ćapeta,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– ÖBB-Infrastruktur AG, edustajanaan K. Retter, Rechtsanwalt,

– WESTbahn Management GmbH, edustajanaan E. Lichtenberger, Rechtsanwalt,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– Schienen-Control Kommission, edustajanaan R. Streller, puheenjohtaja,

– Itävallan hallitus, asiamiehinään A. Posch, J. Schmoll ja G. Kunnert,

– Alankomaiden hallitus, asiamiehinään E. M. M. Besselink ja M. K. Bulterman,

– Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,

– Norjan hallitus, asiamiehinään T. Aalia ja G. G. Mostuen,

– Euroopan komissio, asiamiehinään P. Messina ja E. Schmidt,

kuultuaan julkisasiamiehen 7.11.2024 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Nyt käsiteltävä ennakkoratkaisupyyntö koskee yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (EUVL 2012, L 343, s. 32), sellaisena kuin se on muutettuna 14.12.2016 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/2370 (EUVL 2016, L 352, s. 1) (jäljempänä direktiivi 2012/34) 8 artiklan 4 kohdan ja 27 artiklan 2 ja 4 kohdan, luettuina yhdessä kyseisen direktiivin liitteen IV ja mainitun direktiivin 31 artiklan 3 kohdan ja 32 artiklan sekä rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohtaisista laskentasäännöistä 12.6.2015 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/909 (EUVL 2015, L 148, s. 17) 2 artiklan 1 alakohdan kanssa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat yhtäältä Itävallan rautatieinfrastruktuurin pääasiallinen haltija ÖBB-Infrastruktur AG (jäljempänä ÖBB-Infra) ja rautatieyritys WESTbahn Management GmbH (jäljempänä WESTbahn) ja toisaalta Schienen-Control Kommission (rautateiden valvontalautakunta, Itävalta; jäljempänä SCK) ja joka koskee infrastruktuurimaksujen korotusten hyväksymistä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Direktiivi 2012/34

3 Direktiivin 2012/34 johdanto-osan 34, 43 ja 70 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(34) Jotta kaikille rautatieyrityksille voitaisiin varmistaa läpinäkyvyys ja ketään syrjimätön pääsy rautatieinfrastruktuurin ja palvelupaikkojen käyttöön, kaikki markkinoille pääsyyn tarvittavat tiedot olisi julkaistava verkkoselostuksessa. Verkkoselostus olisi julkaistava ainakin kahdella unionin virallisella kielellä nykyisten kansainvälisten käytäntöjen mukaisesti.

– –

(43) Jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmien olisi kannustettava rataverkon haltijoita optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö.

– –

(70) Valtion rahoitettavaksi jäävä osuus riippuu siitä, miltä osin infrastruktuurien käyttömaksut kattavat kokonaiskustannukset. Jäsenvaltiot voivat vaatia maksujen erilaisia kokonaiskustannusten kattavuustasoja. Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmässä olisi kuitenkin mahdollistettava rataverkon käyttömahdollisuus sellaiselle liikenteen tasolle, joka voi korvata ainakin aiheuttamansa lisäkustannukset.”

4 Direktiivin 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1) ’rautatieyrityksellä’ tämän direktiivin mukaisesti toimiluvan saanutta julkista tai yksityistä yritystä, jonka päätoimena on rautateiden tavara- ja/tai henkilöliikenteen harjoittaminen ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;

2) ’rataverkon haltijalla’ elintä tai yritystä, joka on vastuussa rautatieinfrastruktuurin käytöstä, kunnossapidosta ja uudistamisesta tietyssä verkossa sekä osallistumisesta sen kehittämiseen niiden puitteiden mukaisesti, jotka jäsenvaltio on määrittänyt infrastruktuurin kehittämistä ja rahoittamista koskevissa yleisissä toimintaperiaatteissaan;

– –

19) ’hakijalla’ rautatieyritystä tai rautatieyritysten kansainvälistä ryhmittymää taikka muita henkilöitä tai oikeussubjekteja, kuten [rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23.10.2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston] asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 [(EUVL 2007, L 315, s. 1)] tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia sekä laivaajia, huolitsijoita ja yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia ratakapasiteettia;

– –

26) ’verkkoselostuksella’ asiakirjaa, jossa esitellään yksityiskohtaisesti hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmien yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa;

– –”

5 Mainitun direktiivin 4 artiklassa, jonka otsikko on ”Rautatieyritysten ja rataverkon haltijoiden riippumattomuus”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautatieyrityksillä, jotka ovat jäsenvaltioiden suorassa tai epäsuorassa omistuksessa tai määräysvallassa, on liikkeenjohdon ja hallinnon sekä hallinnon, talouden ja kirjanpidon sisäisen valvonnan osalta riippumaton asema siten, että erityisesti niiden varat, talousarviot ja tilit ovat erillään valtion varoista, talousarviosta ja tileistä.

2. Rataverkon haltijan on noudatettava jäsenvaltioiden vahvistamia hinnoittelua ja käyttöoikeuden myöntämistä koskevia puitteita ja erityisiä sääntöjä, mutta se on myös vastuussa omasta liikkeenjohdostaan, hallinnostaan ja sisäisestä valvonnastaan.”

6 Mainitun direktiivin 8 artiklan, jonka otsikko on ”Rataverkon haltijan rahoitus”, 4 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana, joka ei saa ylittää viittä vuotta, rataverkon haltijan tuloslaskelmassa ovat keskenään tasapainossa yhtäältä infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot, muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät, muut kuin takaisinmaksettavat tulot yksityisistä lähteistä ja valtion rahoitus, mukaan lukien mahdolliset ennakkomaksut valtiolta, sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot.”

7 Direktiivin 2012/34 27 artiklan, jonka otsikko on ”Verkkoselostus”, 2 ja 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”2. Verkkoselostuksessa on määriteltävä rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri ja siihen on sisällyttävä tietoja kyseisen rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä. Verkkoselostuksessa on oltava tietoja myös edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa, tai siinä on ilmoitettava verkkosivusto, jolla kyseiset tiedot ovat maksutta saatavilla sähköisessä muodossa. Verkkoselostuksen sisältö vahvistetaan liitteessä IV.

– –

4. Verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle asetetun määräajan päättymistä.”

8 Kyseisen direktiivin 29 artiklan, jonka otsikko on ”Maksujen vahvistaminen ja periminen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoittelupuitteet ottaen kuitenkin huomioon hallinnon riippumattomuus, josta säädetään 4 artiklassa.

Jollei mainitusta edellytyksestä muuta johdu, jäsenvaltioiden on myös vahvistettava hinnoittelun erityissäännöt tai annettava sitä koskeva valtuutus rataverkon haltijalle.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että verkkoselostus sisältää hinnoittelupuitteet ja hinnoittelusäännöt tai että siinä ilmoitetaan verkkosivusto, jolla hinnoittelupuitteet ja hinnoittelusäännöt julkaistaan.

Rataverkon haltijan on määritettävä ja perittävä infrastruktuurin käyttömaksut vahvistettujen hinnoittelupuitteiden ja hinnoittelusääntöjen mukaisesti.

– –”

9 Mainitun direktiivin 31 artiklan, jonka otsikko on ”Hinnoitteluperiaatteet”, 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävät maksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän artiklan 4 tai 5 kohdan tai 32 artiklan soveltamista.

Ennen 16 päivään kesäkuuta 2015 [Euroopan] komissio hyväksyy toimenpiteitä, joilla vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten laskemiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 62 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Rataverkon haltija voi päättää mukautua asteittain näihin yksityiskohtaisiin sääntöihin enintään neljän vuoden kuluttua siitä, kun nämä täytäntöönpanosäädökset ovat tulleet voimaan.”

10 Direktiivin 32 artiklan, jonka otsikko on ”Hinnoitteluperiaatteisiin liittyvät poikkeukset”, 1 ja 6 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Saadakseen rataverkon haltijalle aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti, jäsenvaltio voi markkinoiden niin salliessa periä lisähintoja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla rautatiealan markkinasegmenttien parhaan mahdollisen kilpailukyvyn. Hinnoittelujärjestelmässä on otettava huomioon rautatieyritysten aikaansaama tuottavuuden kasvu.

Maksut eivät kuitenkaan saa olla niin korkeita, että infrastruktuuria eivät voi käyttää sellaiset markkinasegmentit, jotka pystyvät maksamaan vähintään rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset sekä sen katetuoton, jonka markkinat kestävät.

Ennen kuin jäsenvaltiot hyväksyvät tällaisten lisähintojen perimisen, niiden on varmistettava, että rataverkon haltijat arvioivat lisähintojen merkittävyyden tietyillä markkinasegmenteillä tarkastellen vähintään liitteessä VI olevassa 1 kohdassa lueteltuja vastapareja ja säilyttäen niistä asiaankuuluvat. Rataverkon haltijoiden määrittelemien markkinasegmenttien luetteloon on sisällyttävä ainakin seuraavat kolme segmenttiä: tavaraliikenne, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa harjoitettava henkilöliikenne ja muu henkilöliikenne.

Rataverkon haltijat voivat erottaa näiden lisäksi muita markkinasegmenttejä kuljetettavina olevien hyödykkeiden tai matkustajien mukaan.

Markkinasegmentit, joilla rautatieyritykset eivät nykyisellään toimi, mutta joilla ne voivat tarjota palveluja hinnoittelujärjestelmän voimassaoloaikana, on niin ikään määriteltävä. Rataverkon haltija ei saa asettaa lisähintaa kyseisten markkinasegmenttien hinnoittelujärjestelmässä.

Markkinasegmenttien luettelo on julkaistava verkkoselostuksessa, ja sitä on tarkistettava vähintään joka viides vuosi. Jäljempänä 55 artiklassa tarkoitettu sääntelyelin valvoo tätä luetteloa 56 artiklan mukaisesti.

– –

6. Jos rataverkon haltija aikoo muuttaa tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja hinnoittelujärjestelmän olennaisia osia, sen on julkistettava ne vähintään kolme kuukautta ennen 27 artiklan 4 kohdan mukaista verkkoselostuksen julkaisemisen määräaikaa.”

11 Direktiivin 2012/34 56 artiklan, jonka otsikko on ”Sääntelyelimen toiminta”, 1, 2, 6, 9 ja 10 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Rajoittamatta 46 artiklan 6 kohdan soveltamista hakijalla on oikeus hakea muutosta sääntelyelimeltä, jos se katsoo tulleensa kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi, sekä erityisesti rataverkon haltijan tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tai palvelupaikan ylläpitäjän tekemiin päätöksiin, jotka koskevat:

a) verkkoselostuksen alustavaa ja lopullista versiota;

b) verkkoselostuksessa vahvistettuja perusteita;

c) käyttöoikeuden myöntämismenettelyä ja sen tuloksia;

d) hinnoittelujärjestelmää;

e) hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määräytymisperusteita;

f) käyttöoikeutta koskevia 10–13 artiklan mukaisia järjestelyjä;

g) palvelujen käyttöoikeutta ja niiden hinnoittelua 13 artiklan mukaisesti;

h) liikenteenhallintaa;

i) uusimistöiden suunnittelua ja suunniteltua tai suunnittelematonta kunnossapitoa;

j) edellä 2 artiklan 13 kohdassa sekä 7, 7 a, 7 b, 7 c ja 7 d artiklassa säädettyjen vaatimusten, myös eturistiriitoja koskevien, noudattamista.

2. Sääntelyelimellä on oltava valtuudet seurata kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla, mukaan lukien erityisesti suurnopeusjunia käyttävän henkilöliikenteen markkinat, sekä 1 kohdan a–j alakohtaan liittyviä rataverkon haltijoiden tehtäviä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi. Sääntelyelimen on erityisesti varmistettava 1 kohdan a–j alakohdan noudattaminen omasta aloitteestaan ja hakijoihin kohdistuvan syrjinnän ehkäisemiseksi. Sen on erityisesti tarkistettava, onko verkkoselostuksessa syrjiviä lausekkeita tai annetaanko siinä rataverkon haltijalle harkintavaltaa, jota voisi olla mahdollista käyttää hakijoihin kohdistuvaan syrjintään.

– –

6. Sääntelyelimen on varmistettava, että rataverkon haltijan määräämät maksut ovat IV luvun 2 jakson mukaisia ja syrjimättömiä. Infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja rataverkon haltijan välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen

johdolla. Sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä luvussa säädettyjä vaatimuksia.

– –

9. Sääntelyelimen on käsiteltävä valitukset ja pyydettävä tarvittaessa asianmukaisia tietoja ja pantava kaikkien asianomaisten osapuolten kuuleminen alulle yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta. Sen on ratkaistava valitukset, toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi ja annettava asianomaisille osapuolille tiedoksi perusteltu päätöksensä ennalta määritetyn kohtuullisen ajan ja joka tapauksessa kuuden viikon kuluessa kaikkien tarvittavien tietojen vastaanottamisesta. Sääntelyelimen on tarvittaessa päätettävä omasta aloitteestaan aiheellisista toimenpiteistä hakijoihin kohdistuvan syrjinnän, markkinoiden vääristymisen ja muiden kielteisten ilmiöiden oikaisemiseksi näillä markkinoilla erityisesti 1 kohdan a–j alakohdan osalta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kansallisten kilpailuviranomaisten toimivaltaa rautatieliikenteen markkinoiden kilpailun varmistamiseksi.

Sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan eivätkä ole jonkin toisen hallinnollisen tahon valvonnan alaisia. Sääntelyelimellä on oltava mahdollisuus varmistaa päätöstensä noudattaminen asianmukaisilla seuraamuksilla, sakot mukaan lukien.

Jos muutoksenhaku koskee kieltäytymistä ratakapasiteetin myöntämisestä tai kapasiteetin tarjoamiseen liittyviä ehtoja, sääntelyelimen on joko vahvistettava, ettei rataverkon haltijan tekemää päätöstä tarvitse muuttaa, tai vaadittava päätöksen muuttamista sääntelyelimen antamien suuntaviivojen mukaisesti.

10. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi. Muutoksenhaulla voi olla lykkäävä vaikutus sääntelyelimen päätökseen vain, jos sääntelyelimen päätöksen välittömistä vaikutuksista voi aiheutua peruuttamatonta tai ilmeisen liiallista haittaa muutoksenhakijalle. Tämä säännös ei vaikuta muutoksenhaun käsittelevän tuomioistuimen mahdolliseen perustuslailla annettuun toimivaltaan.”

12 Direktiivin 2012/34 liitteessä IV esitetään kyseisen direktiivin 27 artiklassa tarkoitettuun verkkoselostukseen sisältyvät tiedot.

Täytäntöönpanoasetus 2015/909

13 Täytäntöönpanoasetuksen 2015/909 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1) ’suorilla kustannuksilla’ kustannuksia, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta;

2) ’suorilla yksikkökustannuksilla’ suoria kustannuksia junakilometriä, veturikilometriä, junan bruttotonnikilometriä tai näiden yhdistelmää kohden;

– –”

14 Suorien kustannusten laskemiseksi kyseisen täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklassa vahvistetaan ”koko verkon laajuiset suorat kustannukset” ja 4 artiklassa ”muut kuin huomioon otettavat kustannukset”.

15 Mainitun täytäntöönpanoasetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Koko verkon laajuiset suorat kustannukset ovat erotus toisaalta vähimmäiskäyttömahdollisuuksien palvelujen tarjoamisesta ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista aiheutuvien kustannusten sekä toisaalta 4 artiklassa tarkoitettujen muiden kuin huomioon otettavien kustannusten välillä.”

Itävallan oikeus

16 Rautateistä, liikkuvasta kalustosta ja rautatieliikenteestä 7.3.1957 annettu liittovaltion laki (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz); BGBl., 60/1957) on sisältänyt sen 27.11.2015 annetusta versiosta (BGBl. I, 137/2015) lähtien 67d §:n, jonka 1 ja 6 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. Jos rautateiden infrastruktuurin käyttömaksut ja muut rautateiden infrastruktuurin hallinnoinnista saatavat tulot eivät riitä kattamaan kaikkia kustannuksia, voidaan vahvistaa lisähintoja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla rautatiealan markkinasegmenttien parhaan mahdollisen kilpailukyvyn. Maksut eivät kuitenkaan saa olla niin korkeita, että infrastruktuuria eivät voi käyttää sellaiset markkinasegmentit, jotka pystyvät maksamaan vähintään rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset sekä markkinoiden salliman katetuoton.

– –

6. Lisähintojen vahvistaminen edellyttää [SCK:n] hyväksyntää, ja hyväksyntä on annettava, jos 1 momentissa säädetyt edellytykset täyttyvät. – –

17 Itävallan valtionrautateiden oikeussuhteiden uudelleenjärjestelystä 29.12.1992 annetun liittovaltion lain (Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz)) (BGBl. I, 825/1992), sellaisena kuin se on muutettuna 19.8.2009 annetussa versiossa (BGBl. I, 95/2009), 42 §:n 1 momentissa säädetään seuraavaa:

”[ÖBB-Infra] vastaa tehtäviensä suorittamisesta aiheutuvista kustannuksista. Liittovaltio maksaa [ÖBB-Infran] hakemuksesta [ÖBB-Infralle] tukea muun muassa rautatieinfrastruktuurin hyödyntämiseen ja sen asettamiseen käyttäjien saataville, jos ja niin kauan kuin tulot, joita voidaan saada rautatieinfrastruktuurin käyttäjiltä kyseisissä markkinaolosuhteissa, eivät kata taloudellisesta ja tehokkaasta hallinnosta aiheutuvia kustannuksia.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

18 ÖBB-Infra on tärkein rataverkon haltija Itävallassa. Sen määrittää ja perii kyseisen rautatieinfrastruktuurin käyttömaksut ja julkaisee niitä koskevat tiedot verkkoselostuksessa. Nämä maksut koostuvat muun muassa infrastruktuurin käytöstä suoraan aiheutuvista

kustannuksista perittävistä maksuista sekä näihin käyttömaksuihin sovellettavista lisähinnoista. Tällaiset lisähinnat on rautateistä, liikkuvasta kalustosta ja rautatieliikenteestä annetun liittovaltion lain 27.11.2015 päivätyn version 67d §:n nojalla saatettava SCK:n hyväksyttäviksi.

19 ÖBB-Infra haki 12.8.2016 SCK:lta lupaa korottaa infrastruktuurimaksuja vuoden 2018 aikataulukaudelle eli 10.12.2017–8.12.2018. Kyseessä oli ÖBB-Infran ensimmäinen tätä koskeva hakemus.

20 SCK hyväksyi kyseiset lisähinnat 12.12.2016 tekemällään päätöksellä. WESTbahn valitti tästä päätöksestä Bundesverwaltungsgerichtiin (liittovaltion hallintotuomioistuin, Itävalta), joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin. Viimeksi mainittu kumosi kyseisen päätöksen 5.7.2017 antamallaan tuomiolla ja palautti asian SCK:lle uuden päätöksen tekemistä varten.

21 ÖBB-Infra haki 18.8.2017 SCK:lta lupaa korottaa infrastruktuurimaksuja vuoden 2019 aikataulukaudelle eli 9.12.2018–7.12.2019. SCK yhdisti tämän hakemuksen, jonka viitenumero oli SCK-17-009, menettelyyn SCK-16-012, joka koski lisähintojen hyväksymistä vuoden 2018 aikataulukaudelle.

22 SCK aloitti lisäksi viitenumerolla SCK-18-010 merkityn menettelyn, jonka tarkoituksena oli valvoa ÖBB-Infran suoria kustannuksia, ja yhdisti sen myös edellä mainittuihin menettelyihin SCK-16-012 ja SCK-17-009.

23 Vuoden 2018 verkkoselostuksessa ilmoitettiin kunkin markkinasegmentin osalta ainoastaan junakilometriä kohti maksettava kokonaismaksu. Sitä vastoin vuoden 2019 verkkoselostuksessa esitettiin erikseen suoria kustannuksia koskevat maksut ja lisähinnat kutakin junakilometriä kohti kullakin markkinasegmentillä sekä kokonaismaksu, joka oli maksettava junakilometriä kohti laskemalla yhteen maksut ja lisähinnat.

24 Lisähintojen osalta vuosien 2018 ja 2019 verkkoselostuksissa viitattiin siihen, että niitä koskeva lupamenettely oli vielä kesken. Vuoden 2019 verkkoselostuksessa todettiin lisäksi, että siinä tapauksessa, että lopullinen päätös kyseisen menettelyn päättämisestä olisi tehty vasta liikenteen aikataulukauden alkamisen jälkeen, mahdollisesti liikaa tai liian pieninä perityt maksut palautettaisiin tai perittäisiin takaisin.

25 ÖBB-Infra pyysi 24.6.2019 vuosien 2018 ja 2019 lisähintoja koskevien hakemustensa muuttamista sillä perusteella, että jos SCK vahvistaa menettelyssä SCK-18-010 suorat kustannukset pienemmiksi kuin se itse oli ennakoinut, nämä lisähinnat olisi vahvistettava korkeammalle tasolle Verkehrsministeriumin (liikenneministeriö, Itävalta) vahvistaman tulotavoitteen saavuttamiseksi.

26 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa tässä yhteydessä, että ÖBB-Infra on saanut valtion avustuksia vuosilta 2018 ja 2019 ja että liikenneministeriö ilmoittaa ÖBB-Infralle kultakin aikataulukaudelta niiden maksujen kokonaismäärän, jotka ÖBB-Infran on maksettava infrastruktuurimaksuista lisähinnoilla korotettuina. SCK perustaa lisähintoja koskevan laskelmansa tähän tulotavoitteeseen.

27 SCK vahvisti lopullisesti vasta 17.12.2020 tekemällään päätöksellä vuosien 2018 ja 2019 aikataulukausien suorat kustannukset ja lisähinnat sekä junakilometriä kohti maksettavat kokonaismaksut.

28 ÖBB-Infra ja WESTbahn nostivat tästä päätöksestä kanteen ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa. ÖBB-Infra riitauttaa mainitun päätöksen ja vaatii suurempia lisähintoja kuin vuosien 2018 ja 2019 verkkoselostuksissa julkaistut lisähinnat.

29 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii ensinnäkin sitä, onko mahdollista toteuttaa lisähintojen hyväksymismenettely sen jälkeen, kun asianomainen aikataulukausi on päättynyt. Toiseksi sillä on epäilyksiä siitä, missä järjestyksessä näiden lisähintojen julkaiseminen verkkoselostuksessa ja mainittujen lisähintojen hyväksyminen on toteutettava, sekä kolmanneksi vaaditun julkaisemisen laajuudesta. Neljänneksi se pyrkii selvittämään, sitooko jäsenvaltiota sen hyväksyttäväksi saatettujen lisähintojen määrä. Viidenneksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää selvennystä siihen, mikä vaikutus jäsenvaltion asettamalla ”tulotavoitteella” voi olla näiden lisähintojen laskentaan.

30 Tässä tilanteessa Bundesverwaltungsgericht on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko unionin oikeutta, erityisesti direktiivin 2012/34 32 artiklaa, tulkittava siten, että jäsenvaltion on hyväksyttävä markkinasegmenttien lisähinnat etukäteen ennen kuin kyseinen aikataulukausi, jota lisähintoja koskeva hakemus koskee, alkaa (tai ainakin ennen kuin se päättyy), vai voiko jäsenvaltio hyväksyä lisähinnat myös jälkikäteen kyseisen aikataulukauden päätyttyä (mahdollisesti vuosia myöhemmin)? Onko direktiivin 2012/34 32 artiklassa tarkoitettu jäsenvaltion antama lisähintojen hyväksyntä ymmärrettävä siten, että hyväksyntä on lainvoimainen?

2) Onko unionin oikeutta, erityisesti [direktiivin 2012/34] 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa, luettuina yhdessä sen 27 artiklan 4 kohdan kanssa, tulkittava siten, että lisähinnat on (olennaisia osia muutettaessa) julkaistava ensin verkkoselostuksessa (mahdollisesti hyväksymisvaraumin) ja että jäsenvaltio hyväksyy lisähinnat vasta niiden julkaisemisen jälkeen – tässä aikajärjestyksessä? Onko kyse direktiivin 2012/34 32 artiklan 6 kohdassa tarkoitetusta olennaisten osien muuttamisesta jo silloin, kun muutetaan vain lisähintojen tasoa edellisen vuoden aikataulukauden osalta?

3) (Jos toisen kysymyksen ensimmäiseen virkkeeseen vastataan myöntävästi:) Onko unionin oikeutta, erityisesti direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa, luettuina yhdessä sen 27 artiklan 2 ja 4 kohdan sekä liitteessä IV olevan 2 kohdan kanssa – kun otetaan huomioon direktiivin 2012/34 johdanto-osan 34 perustelukappaleessa edellytetty läpinäkyvyys ja suunnitteluvarmuus – tulkittava siten, että jäsenvaltio ei saa hyväksyä lisähintoja, jos lisähintojen määrää ei ole julkaistu verkkoselostuksessa kyseisen aikataulukauden osalta (jota varten lisähintojen hyväksymistä on haettu)? Verkkoselostuksessa on julkaistu pikemminkin jokaisen markkinasegmentin osalta vain kokonaismaksu ajettua junakilometriä kohti (joka on direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdan mukaisten junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja direktiivin 2012/34 32 artiklan mukaisten lisähintojen summa). Rautatieyritykset eivät näin ollen saaneet selville verkkoselostuksesta (direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdassa, luettuna yhdessä täytäntöönpanoasetuksen 2015/909 2 artiklan 1 kohdan kanssa, tarkoitettuja) ’suoraan aiheutuvien kustannusten’ perusteella perittäviä maksuja eivätkä direktiivin 2012/34 32 artiklassa tarkoitettuja markkinasegmenttien lisähintoja.

4) (Jos toisen kysymyksen ensimmäiseen virkkeeseen vastataan myöntävästi:) Onko unionin oikeutta ja erityisesti direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa, luettuina yhdessä sen 27 artiklan 4 kohdan kanssa – kun otetaan huomioon direktiivin 2012/34 johdanto-osan 34 perustelukappaleessa edellytetty läpinäkyvyys ja suunnitteluvarmuus – tulkittava siten, että verkkoselostuksessa julkaistuilla, kyseistä aikataulukautta koskevilla lisähinnoilla on sitova vaikutus jäsenvaltion antamaan hyväksyntään nähden? Seuraako tästä sitovasta vaikutuksesta, että jäsenvaltio ei voi hyväksyä markkinasegmentillä asiaa koskevassa verkkoselostuksessa julkaistuja lisähintoja korkeampia lisähintoja? Vai onko kyse sitovasta vaikutuksesta vain siltä osin kuin hyväksytyt kokonaismaksut (eli direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdan ja täytäntöönpanoasetuksen 2015/909 2 artiklan 1 alakohdan mukaisten ’suorien kustannusten’ perusteella perittävät maksut ja tämän direktiivin 32 artiklan mukaiset lisähinnat) eivät saa olla suurempia kuin verkkoselostuksessa julkaistut maksut, kun taas lisähinnat voidaan hyväksyä suurempina kuin verkkoselostuksessa on julkaistu? Onko jäsenvaltiolle alun perin osoitetulla hyväksyntähakemuksella sitovia vaikutuksia myös lisähintojen tasoon, ja jos on, mihin suuntaan (ei tason korottamista, ei tason alentamista)? Onko sitovaa vaikutusta muunlaista?

5) Onko unionin oikeutta ja erityisesti direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että sen määrittämiseksi, ovatko lisähinnat lähtökohtaisesti sallittuja (tutkittavasta markkinoiden kestokyvystä riippumatta) – eli rataverkon haltijan kustannusten kattamiseksi täysimääräisesti – lähtökohdaksi ei oteta jäsenvaltion rataverkon haltijalle määrittelemää tavoiteltavaa kokonaistuloa (’tulotavoite’), joka muodostuu direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdan mukaisten junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 kohdan mukaisten lisähintojen summasta, vaan sen sijaan on selvitettävä ja vahvistettava kokonaan katettavat kustannukset, jotta niiden perusteella voidaan arvioida, voidaanko lisähinnat hyväksyä ja, jos voidaan, missä määrin? Määritettäessä, ovatko lisähinnat lähtökohtaisesti sallittuja (tutkittavasta markkinoiden kestokyvystä riippumatta), onko huomioon otettava myös jäsenvaltion rautatieinfrastruktuuriyritykselle myöntämät valtion avustukset, ja jos on, missä muodossa? Onko nämä valtion avustukset mahdollisesti vähennettävä täysimääräisesti katettavista kustannuksista (junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten perusteella perittävien maksujen lisäksi)? Onko tässä yhteydessä unionin oikeutta ja erityisesti direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 kohtaa, luettuna yhdessä sen 8 artiklan 4 kohdan kanssa, tulkittava siten, että junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten perusteella perittävien maksujen ja mahdollisesti huomioon otettavien valtion avustusten lisäksi jäsenvaltion on määritettävä kaikki rautatieinfrastruktuuriyrityksen muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät ja muut kuin takaisinmaksettavat tulot yksityisistä lähteistä ja otettava ne huomioon arvioitaessa, ovatko lisähinnat sallittuja? Jos vastaus on myöntävä, missä muodossa tämä on tehtävä, ja tehdäänkö se mahdollisesti samalla tavalla eli vähentämällä ne täysimääräisesti katettavista kustannuksista? Onko muut rautatieinfrastruktuuriyrityksen perimät maksut – kuten matkustajalaitureiden käyttömaksut (’asemamaksut’) ja maksut sähkönsiirtolaitteiden käytöstä kuljetusvirran saamiseksi – sekä rautatieinfrastruktuuriyrityksen muut taloudelliset positiot sisällytettävä tähän arviointiin?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

31 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, onko direktiiviä 2012/34 ja erityisesti sen 32 artiklaa tulkittava siten, että kyseinen direktiivi ei ole esteenä sille, että jäsenvaltio säätää, että rautatieninfrastruktuurin käyttömaksuihin liittyvien, kyseessä olevan rataverkon haltijan määrittämien lisähintojen periminen edellyttää hyväksymismenettelyä, ja jos näin on, onko tämän menettelyn päätteeksi tehtävä päätös tehtävä välttämättä ennen sen aikataulukauden alkamista, jolle kyseisiä lisähintoja on haettu. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee myös, onko tätä hyväksyntää pidettävä lainvoimaisena.

32 Direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdassa säädetään, että saadakseen rataverkon haltijalle aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti jäsenvaltio voi markkinoiden niin salliessa periä lisähintoja toimivien, läpinäkyvien ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla rautatiealan markkinasegmenttien parhaan mahdollisen kilpailukyvyn. Mainitun 32 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa säädetään, että ennen kuin jäsenvaltio hyväksyy tällaisten lisähintojen perimisen, sen on varmistettava, että rataverkon haltijat arvioivat lisähintojen merkittävyyden tietyillä markkinasegmenteillä tarkastellen vähintään kyseisen direktiivin liitteessä VI olevassa 1 kohdassa lueteltuja vastapareja ja säilyttäen niistä asiaankuuluvat.

33 Nämä lisähinnat täydentävät infrastruktuurin ja palvelupaikkojen käyttömaksuja, jotka muodostavat perustekijän rautatieinfrastruktuurin hinnoittelujärjestelmässä, sellaisena kuin sitä säännellään direktiivin 2012/34 IV luvun 2 jaksossa.

34 Tässä direktiivin 2012/34 2 jaksossa olevassa 29 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa edellytetään, että tämän infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmän moitteettoman toiminnan varmistamiseksi jäsenvaltiot vahvistavat ”hinnoittelupuitteet” kunnioittaen samalla rataverkon haltijan toteuttaman hallinnon riippumattomuutta, josta säädetään kyseisen direktiivin 4 artiklassa. Mainitun direktiivin 29 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa täsmennetään, että rataverkon haltijan on määritettävä ja perittävä infrastruktuurin käyttömaksu vahvistettujen hinnoittelupuitteiden ja hinnoittelusääntöjen mukaisesti.

35 Direktiivin 2012/34 29 artiklan 1 kohdassa toteutetaan näin hinnoittelujärjestelmiä koskeva toimivallanjako jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijoiden välillä. Jäsenvaltioiden on näet vahvistettava hinnoitteluperiaatteet, kun taas maksujen määrittely ja niiden periminen kuuluvat lähtökohtaisesti rataverkon haltijalle (tuomio 9.9.2021, LatRailNet ja Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

36 Koska direktiivin 2012/34 32 artikla kuuluu tämän direktiivin IV luvun samaan jaksoon kuin direktiivin 29 artikla, asia ei voi olla toisin lisähintojen määrittämisen osalta siitä huolimatta, että kyseisen direktiivin 32 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa viitataan siihen, että jäsenvaltio hyväksyy tällaisten lisähintojen perimisen, ja näin on sitäkin suuremmalla syyllä, koska viimeksi mainitulla säännöksellä käyttöön otettu toimivallan jako vastaa mainitun direktiivin 4 artiklaa.

37 Direktiivin 2012/34 56 artiklan 1 kohdan d ja e alakohdan sanamuodosta käy kuitenkin ilmi, että sääntelyelin valvoo hinnoittelujärjestelmää ja infrastruktuurin käyttömaksujen suuruutta tai määräytymisperusteita koskevien rataverkon haltijan päätöksiä.

38 Tämän osalta on kiistatonta, että ensinnäkin direktiivin 2012/34 56 artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla sääntelyelin voi toimia joko hakijan pyynnöstä tai mainitun direktiivin 3 artiklan 19 alakohdassa tarkoitetulla tavalla omasta aloitteestaan. Lisäksi tämän direktiivin 56 artiklan 6 kohdan mukaan kyseisen elimen on varmistettava, että rataverkon haltijan määräämät maksut ovat mainitun direktiivin IV luvun 2 jakson mukaisia ja syrjimättömiä.

39 Toiseksi direktiivin 2012/34 56 artiklan 9 kohdan toisen alakohdan ja 10 kohdan mukaan sääntelyelimen tekemät päätökset sitovat kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan, ne eivät ole jonkin toisen hallinnollisen tahon valvonnan alaisia ja ne voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.

40 Kolmanneksi on todettava, että sääntelyelimen toimivalta valvoa infrastruktuurin käyttömaksujen lainmukaisuutta ei voi riippua siitä, onko asia saatettu sen käsiteltäväksi ennen kyseisten maksujen voimassaoloajan päättymistä vai sen jälkeen. Paitsi että kyseinen elin ei voi pätevästi kiistää toimivaltaansa lausua aikaisemmin perittyjen infrastruktuurin käyttömaksujen lainmukaisuudesta, tällainen toimivalta edellyttää lisäksi välttämättä, että mainittu elin voi tarvittaessa todeta nämä maksut pätemättömiksi takautuvin vaikutuksin (ks. vastaavasti tuomio 27.10.2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, 87 kohta ja tuomio 7.3.2024, Die Länderbahn ym., C-582/22, EU:C:2024:213, 49 ja 55 kohta).

41 Edellä esitetystä seuraa, että direktiivillä 2012/34 käyttöön otettu hinnoittelujärjestelmä perustuu periaatteeseen, jonka mukaan jäsenvaltion on otettava käyttöön hinnoittelupuitteet, jotka koskevat muun muassa yleisiä hinnoittelusääntöjä, ja että rataverkon haltijan on pantava nämä puitteet täytäntöön määrittämällä ja perimällä kyseisen infrastruktuurin ja palvelupaikkojen käyttömaksut sekä näihin maksuihin mahdollisesti tehtävät korotukset ja että rataverkon haltijan tekemiä päätöksiä valvoo sääntelyelin, joka toimii jälkikäteen ja jonka päätöksillä voi olla takautuva vaikutus.

42 Sitä vastoin direktiivissä 2012/34 ja erityisesti sen IV luvussa ei säädetä minkäänlaisesta ennakkohyväksyntämenettelystä infrastruktuurin ja palvelupaikkojen käyttömaksuille tai niitä koskeville mahdollisille lisähinnoille.

43 Erityisesti on todettava, että direktiivin 2012/34 56 artiklan ja sitä edeltäneen infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (EYVL 2001, L 75, s. 29) 30 artiklan sanamuodosta käy ilmi, ettei kyseisessä 56 artiklassa säädetä infrastruktuurimaksuja koskevasta ennakkohyväksyntämenettelystä. Mainitussa 56 artiklassa ei edellytetä, että rataverkon haltijat esittävät sääntelyelimen hyväksyttäväksi infrastruktuurimaksut, jotka ne aikovat periä, tai muuttujat, joiden avulla maksut voidaan laskea. Tässä 56 artiklassa säädetään päinvastoin ainoastaan jo määrättyjen maksujen valvonnasta, mikä ilmenee muun muassa mainitun artiklan 1 kohdasta ja 6 kohdan ensimmäisestä virkkeestä. Tämä valvonta kuuluu sääntelyelimelle, joka ratkaisee asian joko muutoksenhaun yhteydessä tai viran puolesta (ks. vastaavasti tuomio 24.2.2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, 43 ja 50 kohta).

44 Koska – kuten edellä esitetystä ilmenee – direktiivissä 2012/34 ei säädetä infrastruktuurimaksujen tai muuttujien, joiden avulla ne voidaan määrittää, ennakkohyväksyntämenettelystä, siinä ei myöskään voida määrittää tällaista menettelyä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä (ks. analogisesti tuomio 24.2.2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, 54 kohta).

45 Kun kuitenkin otetaan huomioon se, että direktiivin 2012/34 56 artiklan mukaan sääntelyelin voi tehdä päätöksen omasta aloitteestaan ja että se varmistaa kyseisen artiklan 6 kohdan mukaisesti, että rataverkon haltijan vahvistamat maksut ovat kyseisen direktiivin IV luvun 2 jakson säännösten mukaisia, mainittua direktiiviä ei voida tulkita siten, että se on esteenä sille, että jäsenvaltio edellyttää, että sääntelyelin tutkii kaikissa tapauksissa viran puolesta rataverkon haltijan tekemät hinnoittelua koskevat päätökset.

46 Tästä syystä se ei myöskään ole esteenä sille, että jäsenvaltio saattaessaan direktiivin 2012/34 osaksi kansallista oikeuttaan säätää, että tällainen järjestelmällinen valvonta toteutetaan heti, kun rataverkon haltija ilmoittaa sääntelyelimelle aikomuksestaan periä maksuja tai muuttaa niitä.

47 Tällainen hyväksymismenettely ei kuitenkaan saa haitata direktiivin 2012/34 IV luvussa käyttöön otetun hinnoittelujärjestelmän tehokasta täytäntöönpanoa eikä kyseisen direktiivin muita säännöksiä, sen johdonmukaisuutta tai sillä tavoiteltuja päämääriä.

48 Tästä on huomautettava ensinnäkin, että direktiivillä 2012/34 käyttöön otetulla järjestelmällä pyritään varmistamaan rataverkon haltijan hallinnon riippumattomuus. Tällaisen riippumattomuuden takaamiseksi rataverkon haltijalla on väistämättä oltava jäsenvaltioiden määrittelemien hinnoitteluperiaatteiden puitteissa tiettyä harkintavaltaa maksujen määrän määräämisessä siten, että se voi käyttää hinnoittelua hallinnointivälineenä (ks. vastaavasti tuomio 9.9.2021, LatRailNet ja Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

49 Näin ollen sääntelyelimen hyväksymismenettelyn yhteydessä harjoittaman valvonnan on rajoituttava sellaisten tilanteiden korjaamiseen, joissa on kyseessä ristiriita direktiivin 2012/34 IV luvun 2 jakson tai syrjintäkiellon periaatteen kanssa. Kyseisellä sääntelyelimellä ei siis ole toimivaltaa velvoittaa rataverkon haltijaa noudattamaan tarkoituksenmukaisuusarviointiaan, koska näin toimiessaan sääntelyelin loukkaisi harkintavaltaa, joka rataverkon haltijalle kuuluu (ks. vastaavasti tuomio 9.9.2021, LatRailNet ja Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, 46 ja 47 kohta).

50 Toiseksi on niin, että vaikka – kuten tämän tuomion 44 kohdasta ilmenee – direktiivissä 2012/34 ei määritetä mahdollista hyväksymismenettelyä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä, tällaisilla yksityiskohtaisilla säännöillä ei kuitenkaan voida loukata asianomaisten toimijoiden oikeuksia ja erityisesti estää rataverkon haltijaa noudattamasta direktiivin 2012/34 27 artiklan 4 kohdassa verkkoselostuksen julkaisemiselle säädettyä määräaikaa.

51 Hyväksymismenettely ei myöskään saa rajoittaa direktiivin 2012/34 56 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden mahdollisuutta vedota oikeuksiinsa silloin, kun he katsovat tulleensa kohdelluiksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityiksi tai muulla tavalla loukatuiksi, erityisesti hakemalla muutosta rataverkon haltijan tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tai palvelupaikan ylläpitäjän tekemiin päätöksiin.

52 Kolmanneksi hyväksymismenettely ei saa estää sääntelyelintä hoitamasta tehtäviään direktiivin 2012/34 56 artiklan mukaisesti eikä vaarantaa hakijoille näin annettavaa suojaa.

53 Tältä osin on huomautettava, että kyseisen direktiivin 56 artiklan 10 kohdan mukaan sääntelyelimen päätöksiin on voitava hakea muutosta tuomioistuimessa.

54 Niinpä sääntelyelimen hyväksymismenettelyn yhteydessä tekemä päätös voi olla ainoastaan hallinnollisesti lopullinen, ja se ei voi jäädä tuomioistuinvalvonnan ulkopuolelle.

55 Ensimmäiseen kysymykseen on näin ollen vastattava, että direktiivin 2012/34 29 artiklan 1 kohtaa ja sekä 32 ja 56 artiklaa on tulkittava siten, että ne eivät ole esteenä sille, että jäsenvaltio säätää, että rautatieinfrastruktuurin käyttömaksuihin liittyvien, kyseessä olevan rataverkon haltijan määrittämien lisähintojen periminen edellyttää hyväksymismenettelyä, kuitenkin sillä edellytyksellä, että tällaisessa menettelyssä kunnioitetaan harkintavaltaa, joka rataverkon haltijalla on oltava maksujen määrän määrittämisessä siten, että se voi käyttää maksuja hallinnointivälineenä, ja että menettelyllä ei loukata asianomaisten toimijoiden oikeuksia eikä estetä sääntelyelintä hoitamasta tehtäviään mainitun 56 artiklan mukaisesti.

Toinen ja kolmas kysymys

56 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen toinen ja kolmas kysymys koskevat molemmat direktiivin 2012/34 27 artiklassa säädetyn verkkoselostuksen julkaisemista koskevan velvollisuuden ulottuvuutta kyseisen direktiivin 32 artiklan perusteella määritettyjen maksujen korotusten yhteydessä. Kysymykset on syytä käsitellä yhdessä.

57 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee näillä kysymyksillä, onko direktiivin 2012/34 27 artiklan 2 kohtaa sekä 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa tulkittava siten, että ensinnäkin lisähintoja koskevat tiedot on välttämättä julkaistava verkkoselostuksessa ennen kuin sääntelyelin on hyväksynyt maksut, toiseksi verkkoselostuksessa on eriteltävä kunkin kyseessä olevan markkinasegmentin osalta tiedot lisähinnoista, jotka liittyvät suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuviin kustannuksiin liittyviin maksuihin, ja kolmanneksi pelkkä näiden lisähintojen määrän muuttaminen merkitsee kyseisen direktiivin 32 artiklan 6 kohdassa tarkoitettua hinnoittelujärjestelmän olennaisen osan muutosta.

58 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii ensinnäkin verkkoselostuksen julkaisemista koskevan velvollisuuden ja maksujen korotusten hyväksymismenettelyn, sellaisena kuin siitä on säädetty kansallisessa oikeudessa, välistä suhdetta.

59 Tältä osin ensimmäiseen kysymykseen annetusta vastauksesta ilmenee, että koska direktiivissä 2012/34 ei säädetä mistään hyväksymismenettelystä, siinä ei näin ollen säännellä yksityiskohtaisia sääntöjä, joita tällaisessa menettelyssä olisi noudatettava.

60 Ensimmäiseen kysymykseen annettavan vastauksen yhteydessä esitetyt varaumat ovat kuitenkin merkityksellisiä myös tässä yhteydessä. Tällaista hyväksymismenettelyä varten kansallisessa oikeudessa edellytetyt yksityiskohtaiset säännöt eivät siis saa loukata asianomaisten toimijoiden oikeuksia eivätkä varsinkaan estää rataverkon haltijaa noudattamasta direktiivin 2012/34 27 artiklan 4 kohdassa verkkoselostuksen julkaisemiselle säädettyä määräaikaa.

61 Tästä seuraa, että se, että jäsenvaltio päättää soveltaa infrastruktuurimaksujen korotuksiin hyväksymismenettelyä, ei voi estää rataverkon haltijaa julkaisemasta verkkoselostuksessa tietoja, jotka koskevat sen määrittämiä lisähintoja, tarvitsematta odottaa kyseisen menettelyn päättymistä mutta ilmoittaen kuitenkin tarvittaessa, että tällainen menettely on vireillä.

62 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii toiseksi, riittääkö direktiivin 2012/34 27 artiklan 2 kohdan kannalta se, että verkkoselostuksessa mainitaan junakilometrikohtainen kokonaismaksu, joka kattaa sekä kyseisen direktiivin 31 artiklan 3 kohdan mukaiset junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset että mainitun direktiivin 32 artiklan nojalla määritetyt lisähinnat, vai onko verkkoselostuksessa välttämättä eriteltävä kunkin kyseessä olevan markkinasegmentin osalta lisähinnat, jotka lisätään rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuviin kustannuksiin liittyviin maksuihin.

63 Tältä osin on todettava, että direktiivin 2012/34 3 artiklan 26 alakohdan mukaan verkkoselostuksella tarkoitetaan ”asiakirjaa, jossa esitellään yksityiskohtaisesti hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmien yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien muut tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskevissa hakemuksissa”.

64 Kyseisen direktiivin 27 artiklan 2 kohdassa täsmennetään, että verkkoselostukseen on sisällyttävä tietoja kyseisen rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeutta koskevista edellytyksistä ja edellytyksistä, jotka koskevat rataverkon haltijan rataverkkoon liitettyjen palvelupaikkojen käyttöoikeutta ja palvelujen tarjoamista kyseisissä palvelupaikoissa, ja verkkoselostuksen sisältö vahvistetaan mainitun direktiivin liitteessä IV.

65 Kyseisessä IV liitteessä olevan 2 kohdan mukaan verkkoselostuksen on sisällettävä jakso, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat ja joka sisältää asianmukaiset tiedot muun muassa hinnoittelujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista. Siinä on tältä osin esiteltävä yksityiskohtaisesti direktiivin 2012/34 31–36 artiklan soveltamisessa kustannusten ja maksujen osalta käytetyt menettelyt, säännöt ja tapauskohtaisesti taulukot.

66 Lisäksi kyseisen direktiivin johdanto-osan 34 perustelukappaleesta ilmenee, että verkkoselostuksen tarkoituksena on antaa rautatieyrityksille kaikki tarvittavat tiedot, jotta ne voivat käyttää oikeuttaan syrjimättömään ja avoimeen pääsyyn rautatieinfrastruktuurin ja palvelupaikkojen käyttöön.

67 Tästä 34 perustelukappaleesta sekä direktiivin 2012/34 3 artiklan 26 alakohdan, 27 artiklan 2 kohdan ja liitteessä IV olevan 2 kohdan sanamuodosta ilmenee, että näissä säännöksissä asetettujen vaatimusten täyttämiseksi ja niillä tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi ei riitä, että rataverkon haltija sisällyttää verkkoselostukseen junakilometrikohtaisen kokonaismaksun, joka kattaa rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset sekä mahdolliset lisäkustannukset.

68 Rautatieyrityksillä on lisäksi – kuten tämän tuomion 37 ja 38 kohdasta käy ilmi – oikeus riitauttaa sääntelyelimessä verkkoselostuksessa ilmoitetut maksut, jotka ovat direktiiviin 2012/34 sisältyvien sääntöjen ja periaatteiden vastaisia. Koska – kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 97 kohdassa – lisähintoihin sovelletaan infrastruktuurin ja palvelupaikkojen käyttömaksuihin sovellettavista hinnoitteluperiaatteista poikkeavia sääntöjä, rautatieyritysten oikeus pyytää uudelleentarkastelua vaarantuisi, jos tietoja, jotka koskevat rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvia kustannuksia ja näitä lisähintoja, ei toimitettaisi erikseen kyseisessä asiakirjassa.

69 Tästä seuraa, että kun rataverkon haltija määrittää lisähintoja direktiivin 2012/34 32 artiklan perusteella, verkkoselostuksessa on eriteltävä kunkin kyseessä olevan markkinasegmentin osalta tiedot korotuksista, jotka lisätään rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuviin kustannuksiin liittyviin maksuihin.

70 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii kolmanneksi, miten on tulkittava direktiivin 2012/34 32 artiklan 6 kohtaa, jonka mukaan on niin, että jos rataverkon haltija aikoo muuttaa 32 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun hinnoittelujärjestelmän olennaisia osia, sen on julkistettava ne vähintään kolme kuukautta ennen tämän direktiivin 27 artiklan 4 kohdan mukaista verkkoselostuksen julkaisemisen määräaikaa.

71 Viimeksi mainitun säännöksen mukaan verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiselle asetetun määräajan päättymistä.

72 Näin ollen siinä tapauksessa, että hinnoittelujärjestelmän ”olennaista osaa” muutetaan, direktiivin 2012/34 32 artiklan 6 kohdassa säädetyt kolme kuukautta lisätään kyseisen direktiivin 27 artiklan 4 kohdassa säädettyihin neljään kuukauteen, jolloin asianomaisille toimijoille annetaan lisäaikaa valmistella kaupallinen päätöksensä rautateiden infrastruktuurikapasiteetin hakemiseksi tietoisina ennakoitavista kustannuksista.

73 Vaikka direktiivissä 2012/34 ei määritellä, mitä on pidettävä hinnoittelujärjestelmän olennaisena osana, verkkoselostuksen julkaisemista koskevan velvollisuuden tavoitteesta, kyseisen asiakirjan määritelmästä ja niiden tietojen kuvauksesta, joiden on välttämättä sisällyttävä kyseiseen asiakirjaan, sellaisina kuin ne on esitetty tämän tuomion 63–66 kohdassa, voidaan kuitenkin päätellä, että kyseisen direktiivin 32 artiklan 6 kohdassa tarkoitetut hinnoittelujärjestelmän olennaiset osat kattavat lisähintojen laskennan muodostavat osatekijät ja noudatetun menetelmän mutta eivät välttämättä tämän laskennan tulosta.

74 Tästä seuraa, että – kuten Puolan hallitus ja komissio ovat kirjallisissa huomautuksissaan todenneet – jos ainoastaan lisähintojen määrä on muuttunut edelliseen aikataulukauteen verrattuna ilman, että muun muassa näiden lisähintojen laskentaa koskevia periaatteita muutetaan, tällaista muutosta ei ole pidettävä hinnoittelujärjestelmän olennaisen osan muutoksena.

75 Näin ollen toiseen ja kolmanteen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2012/34 27 artiklan 2 kohtaa sekä 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa on tulkittava siten, että ensinnäkään lisähintoja koskevia tietoja ei ole välttämättä julkaistava verkkoselostuksessa ennen kuin sääntelyelin on hyväksynyt maksut, toiseksi kyseisessä asiakirjassa on eriteltävä kunkin kyseessä olevan markkinasegmentin osalta tiedot lisähinnoista, jotka liittyvät suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuviin kustannuksiin liittyviin maksuihin, ja kolmanneksi pelkkä näiden lisähintojen määrän muuttaminen ei merkitse kyseisen direktiivin 32 artiklan 6 kohdassa tarkoitettua hinnoittelujärjestelmän olennaisen osan muutosta.

Neljäs kysymys

76 Neljännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, onko direktiiviä 2012/34 tulkittava siten, että lisähintoja koskevat tiedot, jotka on julkaistu verkkoselostuksessa kyseisen aikataulukauden osalta, sitovat sääntelyelintä sen käyttäessä jäsenvaltion sille antamaa toimivaltaa hyväksymistä varten.

77 Kuten ensimmäiseen kysymykseen annetusta vastauksesta ilmenee, direktiivissä 2012/34 säädetyssä toimivallanjaossa rataverkon haltijan on määritettävä ja perittävä kyseisen infrastruktuurin käyttömaksut, mukaan lukien mahdolliset lisähinnat, vahvistettujen hinnoittelupuitteiden ja hinnoittelusääntöjen mukaisesti. Lisäksi on niin, että vaikka näiden lisähintojen perimiseen voidaan soveltaa hyväksymismenettelyä, siinä on kunnioitettava sääntelyelimen tehtäviä, sellaisina kuin ne on taattu kyseisen direktiivin 56 artiklassa.

78 Tämän jälkeen tämän sääntelyelimen on kyseisen 56 artiklan mukaisesti tarkastettava hakijan pyynnöstä tai omasta aloitteestaan, ovatko nämä maksut mainitun direktiivin ja sen täytäntöön panemiseksi annettujen kansallisten säännösten mukaisia. Erityisesti lisähintojen osalta kyseisen elimen on tarkistettava, ovatko lisähintoja koskevat tiedot, jotka julkaistaan verkkoselostuksessa, jäsenvaltion mainitun direktiivin 29 artiklan 1 kohdan mukaisesti vahvistamien hinnoittelupuitteiden ja rataverkon haltijan kyseisen direktiivin 32 artiklan 1 ja 6 kohdan mukaisesti vahvistaman hinnoittelujärjestelmän mukaisia.

79 Sääntelyelin voi siis kyseisen valvonnan puitteissa ilmoittaa kyseessä olevalle rataverkon haltijalle ne muutokset, jotka hinnoittelujärjestelmään on tehtävä, jotta tämän järjestelmän yhteensopimattomuus direktiivissä 2012/34 säädettyjen vaatimusten kanssa voidaan korjata (ks. vastaavasti tuomio 9.9.2021, LatRailNet ja Latvijas dzelzceļš, C-144/20, EU:C:2021:717, 38 ja 45 kohta).

80 Vaikka tällaisten muutosten vaikutuksena voi tapauskohtaisesti olla se, että lisähinnat suurenevat tai pienenevät, ne on kuitenkin rajoitettava tällaisten yhteensopimattomuustilanteiden korjaamiseen. Sääntelyelin ei nimittäin voi velvoittaa rataverkon haltijaa noudattamaan tarkoituksenmukaisuusarviointiaan, koska jos näin tapahtuisi, sääntelyelin loukkaisi harkintavaltaa, joka rataverkon haltijalle kuuluu, kuten tämän tuomion 49 kohdassa on muistutettu.

81 Näin ollen neljänteen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2012/34 29 artiklan 1 kohtaa sekä 32 ja 56 artiklaa on tulkittava siten, että lisähintoja koskevat tiedot, jotka on julkaistu verkkoselostuksessa kyseisen aikataulukauden osalta, sitovat sääntelyelintä sen käyttäessä jäsenvaltion sille antamaa toimivaltaa hyväksymistä varten niin, että muutosten, joita se pyytää rataverkon haltijaa tekemään kyseisiin lisähintoihin, on rajoituttava korjaamaan tilanteita, joissa on kyseessä ristiriita kyseisen direktiivin kanssa, eivätkä ne voi sisältää sääntelyelimen suorittamia tarkoituksenmukaisuusarviointeja.

Viides kysymys

82 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee viidennellä kysymyksellään, onko direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että se on esteenä sille, että lisähintojen määrittämiseksi otetaan huomioon se kokonaistulo, jonka jäsenvaltio edellyttää rataverkon haltijan saavuttavan, ja onko rataverkon haltijalle aiheutuvien kokonaiskustannusten laskemiseksi otettava huomioon rataverkon haltijan saamat muut tulot, erityisesti julkiset avustukset.

83 Tästä on huomautettava, että – kuten tämän tuomion 48 kohdassa on todettu – rataverkon haltijan hallinnon riippumattomuutta koskevan tavoitteen, sellaisena kuin siitä säädetään direktiivin 2012/34 4 artiklassa, takaamiseksi rataverkon haltijalla on oltava harkintavaltaa maksujen määrän määrittämisessä.

84 Riippumatta siitä, kestävätkö markkinat lisähinnat direktiivin 2012/34 32 artiklan 1 kohdassa edellytetyllä tavalla, se, että jäsenvaltio vahvistaa kokonaistulon, jota rataverkon haltijalta edellytetään, rajoittaa kuitenkin tätä rataverkon haltijan harkintavaltaa tämän tavoitteen vastaisesti (ks. analogisesti tuomio 11.7.2013, komissio v. Tšekki, C-545/10, EU:C:2013:509, 36 kohta).

85 Velvollisuus saavuttaa tällainen määrä on nimittäin omiaan kannustamaan rataverkon haltijaa asettamaan etusijalle tulojen keräämisen, kun taas direktiivin 2012/34 johdanto-osan 43 perustelukappale huomioon ottaen hinnoittelujärjestelmien on kannustettava rataverkon haltijoita optimoimaan infrastruktuurin käyttö.

86 Lisähintojen määrän laskemisesta on huomautettava, että direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset katetaan vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävillä maksuilla. Jäsenvaltion vahvistaman hinnoittelujärjestelmän puitteissa näiden kustannusten ja rataverkon haltijalle tästä toiminnasta aiheutuvien kokonaiskustannusten välinen ero voidaan kyseisen direktiivin 32 artiklan 1 kohdan mukaan kattaa lisähinnoilla.

87 Kun otetaan huomioon direktiivissä 2012/34 näin vahvistetut hinnoitteluperiaatteet, rataverkon haltijan mahdollisilla tuloilla, jotka eivät liity rautatieinfrastruktuurin käyttöön antamiseen, ei ole merkitystä rataverkon haltijalle aiheutuvien kokonaiskustannusten määrittämisen kannalta.

88 Sen sijaan, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 115–118 kohdassa, julkiset avustukset, jotka rataverkon haltija on saanut rautatieinfrastruktuurin saataville asettamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi, on vähennettävä niiden kokonaiskustannusten määrästä, joita voidaan käyttää lisähintojen laskentaperusteena. Tällaisilla avustuksilla pyritään nimittäin kattamaan samat kustannukset kuin ne, joita mainitut lisähinnat voivat koskea, ja näillä lisähinnoilla ei saa tuottaa voittoa.

89 Edellä esitetyn perusteella viidenteen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2012/34 4 artiklaa ja 32 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että lisähintojen määrittämiseksi otetaan huomioon se kokonaistulo, jonka jäsenvaltio edellyttää rataverkon haltijan saavuttavan. Rataverkon haltijalle aiheutuvien kokonaiskustannusten laskemiseksi on tarvittaessa otettava huomioon julkiset avustukset, jotka rataverkon haltija on saanut rautatieinfrastruktuurin saataville asettamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.

Oikeudenkäyntikulut

90 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU, sellaisena kuin se on muutettuna 14.12.2016 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/2370, 29 artiklan 1 kohtaa sekä 32 ja 56 artiklaa**

   on tulkittava siten, että

   ne eivät ole esteenä sille, että jäsenvaltio säätää, että rautatieinfrastruktuurin käyttömaksuihin liittyvien, kyseessä olevan rataverkon haltijan määrittämien lisähintojen periminen edellyttää hyväksymismenettelyä, kuitenkin sillä edellytyksellä, että tällaisessa menettelyssä kunnioitetaan harkintavaltaa, joka rataverkon haltijalla on oltava maksujen määrän määrittämisessä siten, että se voi käyttää maksuja hallinnointivälineenä, ja että menettelyllä ei loukata asianomaisten toimijoiden oikeuksia eikä estetä sääntelyelintä hoitamasta tehtäviään mainitun 56 artiklan mukaisesti.

2) **Direktiivin 2012/34, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2016/2370, 27 artiklan 2 kohtaa sekä 32 artiklan 1 ja 6 kohtaa**

   on tulkittava siten, että

   ensinnäkään lisähintoja koskevia tietoja ei ole välttämättä julkaistava verkkoselostuksessa ennen kuin sääntelyelin on hyväksynyt maksut, toiseksi kyseisessä asiakirjassa on eriteltävä kunkin kyseessä olevan markkinasegmentin osalta tiedot lisähinnoista, jotka liittyvät suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuviin kustannuksiin liittyviin maksuihin, ja kolmanneksi pelkkä näiden lisähintojen määrän muuttaminen ei merkitse direktiivin 2012/34, sellaisena kuin se on muutettuna, 32 artiklan 6 kohdassa tarkoitettua hinnoittelujärjestelmän olennaisen osan muutosta.

3) **Direktiivin 2012/34, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2016/2370, 29 artiklan 1 kohtaa sekä 32 ja 56 artiklaa**

   on tulkittava siten, että

   lisähintoja koskevat tiedot, jotka on julkaistu verkkoselostuksessa kyseisen aikataulukauden osalta, sitovat sääntelyelintä sen käyttäessä jäsenvaltion sille antamaa toimivaltaa hyväksymistä varten niin, että muutosten, joita se pyytää rataverkon haltijaa tekemään kyseisiin lisähintoihin, on rajoituttava korjaamaan tilanteita, joissa on kyseessä ristiriita direktiivin 2012/34, sellaisena kuin se on muutettuna, kanssa, eivätkä ne voi sisältää sääntelyelimen suorittamia tarkoituksenmukaisuusarviointeja.

4) **Direktiivin 2012/34, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2016/2370, 4 artiklaa ja 32 artiklan 1 kohtaa**

   on tulkittava siten, että

   ne ovat esteenä sille, että lisähintojen määrittämiseksi otetaan huomioon se kokonaistulo, jonka jäsenvaltio edellyttää rataverkon haltijan saavuttavan. Rataverkon

haltijalle aiheutuvien kokonaiskustannusten laskemiseksi on tarvittaessa otettava huomioon julkiset avustukset, jotka rataverkon haltija on saanut rautatieinfrastruktuurin saataville asettamisesta aiheutuvien kustannusten kattamiseksi.

Allekirjoitukset