



C/2025/2649

19.5.2025.

**Zahtjev za prethodnu odluku koji je 24. veljače 2025. uputio Consiglio di Stato (Italija) – Autorità di
regolazione dei trasporti/Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH**

(Predmet C-162/25, Autorità di regolazione dei trasporti)

(C/2025/2649)

Jezik postupka: talijanski

Sud koji je uputio zahtjev

Consiglio di Stato

Stranke glavnog postupka

Žalitelj: Autorità di regolazione dei trasporti

Druga stranka u žalbenom postupku i tužitelj u prvostupanjskom postupku: Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Prethodna pitanja

1. Može li se sustav kazni propisati mimo izričite odredbe članka 35. Direktive 2012/34/EU ⁽¹⁾?
2. Dopušta li se člankom 35. kumulacija više sustava kazni, odnosno to da se za istu radnju kažnjenja na graničnoj postaji željezničkom prijevozniku može izreći i kazna predviđena općim sustavom koji se primjenjuje na cijelu mrežu i posebna kazna za graničnu postaju?
3. U slučaju potvrdnog odgovora na prethodno navedeno pitanje, nalaže li se člankom 35. da je regulatorno tijelo, prilikom uvođenja ili barem „potvrđivanja” sustava kazni za granične postaje na teret željezničkih prijevoznika za prijevoz robe, uvijek dužno osigurati poštovanje zahtjeva iz navedene odredbe i pritom osigurati neutralnost mjere na način da treba predvidjeti: i. nagrade za čestite željezničke prijevoznike, ii. kompenzacije za oštećene poduzetnike i iii. da kazne snosi i upravitelj ako je on uzrokovao kašnjenje pod pretpostavkom da neutralnost uvijek podrazumijeva dvostranost pojedinačnih kazni?
4. U slučaju potvrdnog odgovora na pitanje pod brojem [2.], nalaže li se člankom 35. regulatornom tijelu, i pod kojim uvjetima, usklađivanje sustava kazni iz „režima izvedbe” [*performance regime*] i sustava kazni za granične postaje kako bi se dvama sustavima na usklađen način ostvarivao cilj učinkovitosti mreže a da oni pretjerano ne opterećuju željezničke prijevoznike kojima se izriču kazne za granične postaje?
5. U slučaju potvrdnog odgovora na pitanje pod brojem [2.], nalažu li se člankom 35. usklađivanje najviših mogućih iznosa kazni predviđenih dvama sustavima kazni i ocjena njihova ekonomskog učinka na željezničke prijevoznike kako bi načelo učinkovitosti bilo u ravnoteži s načelom proporcionalnosti i razumnosti i kako ne bi bila ugrožena održivost željezničkih usluga?
6. U slučaju potvrdnog odgovora na pitanje pod brojem [2.], treba li članak 97. UFEU-a tumačiti na način da se pod davanjima ili pristojbama koje prijevoznik može naplatiti podrazumijevaju davanja ili pristojbe koje željeznički prijevoznik treba platiti u tranzitu i koji trebaju odgovarati stvarnim troškovima koji su nastali upravitelju željezničke infrastrukture kojom se koristi za tranzit, i to „uz prijevozne naknade” (na engleskom „in addition to the transport rates”), odnosno neovisno o prihodima koje je prijevoznik ostvario ili može ostvariti za pokriće tih troškova tranzita?

⁽¹⁾ Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (preinačena) (SL 2012., L 343, str. 32.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 25., str. 136. i ispravci SL 2015., L 67, str. 32. i SL 2016., L 210, str. 150.)