



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

27. října 2022 *

„Řízení o předběžné otázce – Železniční doprava – Článek 102 SFEU – Zneužití dominantního postavení – Směrnice 2001/14/ES – Přístup k železniční infrastruktuře – Článek 30 – Regulační subjekt pro železniční odvětví – Kontrola poplatků za využívání infrastruktury – Vnitrostátní soudy – Kontrola poplatků s ohledem na právo hospodářské soutěže – Rozdělení pravomocí mezi regulační orgán a vnitrostátní soudy“

Ve věci C-721/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Kammergericht Berlin (vrchní zemský soud v Berlíně, Německo) ze dne 10. prosince 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 30. prosince 2020, v řízení

DB Station & Service AG

proti

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení C. Lycourgos, předseda senátu, L. S. Rossi, J.-C. Bonichot (zpravodaj), S. Rodin a O. Spineanu-Matei, soudci,

generální advokátka: T. Čapeta,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za DB Station & Service AG M. Köhlerem a M. Weitnerem, Rechtsanwälte,
- za ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH A. R. Schüsslerem a B. Uhlenhutm, Rechtsanwälte,
- za Evropskou komisi B. Ernst a G. Meessenem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 7. dubna 2022,

* Jednací jazyk: němčina.

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 102 SFEU a článků 4, 7 až 12 a 30 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury (Úř. věst. 2001, L 75, s. 29; Zvl. vyd. 07/05, s. 404), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007 (Úř. věst. 2007, L 315, s. 44) (dále jen „směrnice 2001/14“).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi DB Station & Service AG (dále jen „DB Station & Service“) a ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (dále jen „ODEG“) ve věci výše poplatku, který má zaplatit druhý jmenovaný podnik za využívání stanic provozovaných prvním jmenovaným podnikem.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 2001/14

- 3 Body 5, 11, 16, 32, 40 a 46 odůvodnění směrnice 2001/14 zněly takto:
 - „(5) K zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře pro všechny železniční podniky by se měly veškeré informace nezbytné k uplatnění práva přístupu zveřejňovat ve zprávě o síti.
 - [...]
 - (11) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly všem podnikům umožňovat rovnoprávný a nediskriminační přístup a snažit se co nejlépe odpovídat potřebám všech uživatelů a druhů dopravy řádným a nediskriminačním způsobem.
 - [...]
 - (16) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly umožňovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb.
 - [...]
 - (32) Je třeba minimalizovat narušování hospodářské soutěže, které může vzniknout mezi železničními infrastrukturami nebo mezi různými druhy dopravy v důsledku podstatných rozdílů v zásadách zpoplatnění.
 - [...]

(40) Železniční infrastruktura je přirozený monopol. Je proto nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury.

[...]

(46) Účinné řízení a řádné a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádají zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování těchto pravidel Společenství a působícího jako odvolací subjekt, nehledě na možnost soudního přezkoumání.“

4 Článek 1 odst. 1 této směrnice stanovil:

„Tato směrnice se týká zásad a postupů, které mají být uplatňovány při stanovení a vybírání poplatků za využívání železniční infrastruktury a při přidělování kapacity železniční infrastruktury.

[...]“

5 Článek 2 uvedené směrnice obsahoval definice. Zněl takto:

„Pro účely této směrnice se

[...]

b) ‚žadatelem‘ rozumí licencovaný železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků, a v členských státech, které to umožňují, jiné osoby nebo právní subjekty s veřejným nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury [...] pro provozování železniční[...] dopravy na jejich území;

[...]

f) ‚rámcovou dohodou‘ rozumí právně závazná všeobecná dohoda na základě veřejného nebo soukromého práva stanovící práva a povinnosti žadatele a provozovatele infrastruktury nebo přidělovajícího subjektu, pokud jde o kapacitu infrastruktury, která má být přidělena, a poplatky, které mají být uloženy na dobu delší, než jedno období platnosti jízdního řádu;

[...]

h) ‚provozovatelem infrastruktury‘ rozumí subjekt nebo podnik odpovědný zejména za zřízení a provozování železniční infrastruktury. [...]

[...]“

6 Článek 4 téže směrnice, nadepsaný „Zavedení, stanovení a vybírání poplatků“, stanovil:

„1. Členské státy stanoví rámec zpoplatnění s ohledem na nezávislost vedení podniků stanovenou v článku 4 směrnice [Rady] 91/440/EHS [ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. 1991, L 237, s. 25; Zvl. vyd. 07/01, s. 341)].

S výhradou uvedené podmínky nezávislosti vedení podniku mohou členské státy zavést specifická pravidla zpoplatnění nebo delegovat tuto pravomoc na provozovatele infrastruktury. Stanovení poplatků za použití [využívání] infrastruktury a vybírání těchto poplatků provádí provozovatel infrastruktury.

[...]

5. Provozovatelé infrastruktury zajistí, aby používání systému zpoplatnění vedlo k rovnocennému a nediskriminačnímu zpoplatnění různými železničními podniky poskytujícími [různých železničních podniků poskytujících] služby stejné povahy v podobné části trhu a aby poplatky uplatňované ve skutečnosti odpovídaly pravidlům stanoveným ve zprávě o síti.

[...]“

- 7 Článek 5 odst. 1 směrnice 2001/14 zněl takto:

„Železniční podniky mají na nediskriminačním základě nárok na minimální přístupový balík a přístup k dopravní infrastruktuře po železnici podle přílohy II. Služby uvedené v příloze II bodu 2 jsou poskytovány nediskriminačním způsobem a požadavky železničních podniků lze odmítnout, pouze pokud existují v rámci tržních podmínek přijatelné alternativy. [...]“

- 8 Článek 7 této směrnice se týkal zásad zpoplatnění a v odstavci 7 stanovil:

„Tento článek se netýká zajišťování služeb uvedených v příloze II bodu 2. Aniž je dotčeno výše uvedené, přihlíží se při stanovení cen za služby podle přílohy II bodu 2 ke konkurenceschopnosti železniční dopravy [k situaci v oblasti hospodářské soutěže na železnici].“

- 9 Článek 9 odst. 1 uvedené směrnice zněl takto:

„Aniž jsou dotčeny články 81, 82, 86 a 87 [ES] a bez ohledu na čl. 7 odst. 3 této směrnice musí být každá sleva z poplatků vybíraných za jakoukoli službu provozovatelem infrastruktury od železničního podniku v souladu s kritérii stanovenými v tomto článku.“

- 10 Článek 17 téže směrnice, nadepsaný „Rámcové dohody“, v odstavci 1 stanovil:

„Aniž jsou dotčeny články 81, 82 a 86 [ES], lze s žadatelem uzavřít rámcovou dohodu. Rámcová dohoda upřesňuje charakteristiky kapacity infrastruktury vyžadované žadatelem a nabízené žadateli na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu. Rámcová dohoda nespecifikuje trasu vlaku podrobně, ale měla by být projevem snahy vyhovět oprávněným obchodním potřebám žadatele. [...]“

- 11 Článek 24 odst. 2 směrnice 2001/14 stanovil:

„Pokud existují vhodné alternativní trasy, může provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami určit některé úseky infrastruktury pro použití specifickými druhy dopravy. Aniž jsou dotčeny články 81, 82 a 86 [ES], v případě tohoto určení může provozovatel infrastruktury při přidělování kapacity železniční infrastruktury dát přednost tomuto druhu dopravy.“

- 12 Článek 30 této směrnice, nadepsaný „Regulační subjekt“, zněl takto:

„1. Aniž je dotčen čl. 21 odst. 6, zřídí členské státy regulační subjekt. Tento subjekt, kterým může být ministerstvo odpovědné za záležitosti dopravy nebo jakýkoli jiný subjekt, je nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělováním subjektu nebo žadateli. Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu účastnícím se uzavírání smlouvy na veřejné služby. Subjekt funguje v souladu se zásadami uvedenými v tomto článku, přičemž odvolací a regulační funkce mohou vykonávat oddělené subjekty.“

2. Žadatel má právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat odvolání proti rozhodnutím přijatým provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem, která se týkají

a) zprávy o síti,

[...]

d) systému zpoplatnění;

e) úrovně nebo systému poplatků za infrastrukturu [za využívání infrastruktury], které jsou nebo mohou být účtovány;

f) ustanovení o přístupu podle článku 10 směrnice [91/440] [...], ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004 [...] [(Úř. věst. 2004, L 164, s. 164; Zvl. vyd. 07/08, s. 251)].

3. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou II a byly nediskriminační. Vyjednávání mezi žadateli a provozovatelem infrastruktury o úrovni poplatků za využití infrastruktury jsou přípustná pouze pod dohledem regulačního subjektu. Regulační subjekt zasáhne, pokud je pravděpodobné, že jednání jsou v rozporu s touto směrnicí.

[...]

5. Regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a provádí opatření k nápravě situace nejpozději do dvou měsíců ode dne obdržení veškerých informací.

Aniž je dotčen odstavec 6, jsou rozhodnutí regulačního subjektu závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje.

[...]

6. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkoumání.“

13 Příloha II bod 2 uvedené směrnice zněla následovně:

„Přístup k zařízením služeb a poskytování služeb na trati zahrnuje

[...]

c) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení;

[...]“

Směrnice 2012/34/EU

- 14 Článek 55 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32) uvádí:

„Každý členský stát zřídí jediný vnitrostátní regulační subjekt pro železniční odvětví. Aniž je dotčen odstavec 2, tento subjekt je samostatným orgánem, který je, pokud jde o organizaci, funkce, hierarchii a rozhodování, právně odlišný od jakéhokoli jiného veřejnoprávního nebo soukromého subjektu a je na něm nezávislý. Je rovněž nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělujícím subjektu nebo žadateli. Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu, který se účastní uzavírání smlouvy na veřejné služby.“

- 15 Článek 56 této směrnice, nadepsaný „Funkce regulačního subjektu“, stanoví:

„1. Aniž je dotčen čl. 46 odst. 6, má žadatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat žádost o přezkum rozhodnutí přijatých provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem nebo provozovatelem zařízení služeb, která se týkají:

a) zprávy o síti v předběžném i konečném znění;

[...]

d) systému zpoplatnění;

e) výše nebo struktury poplatků za infrastrukturu [za využívání infrastruktury], které jsou nebo mohou být účtovány;

[...]

g) přístupu ke službám a zpoplatnění služeb podle článku 13.

2. Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů pro hospodářskou soutěž týkající se zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, má regulační subjekt pravomoc sledovat situaci v oblasti hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy a z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci žadatelů zejména kontroluje odst. 1 písm. a) až g). Kontroluje zejména to, zda zpráva o síti neobsahuje diskriminační ustanovení či nedává provozovateli infrastruktury prostor pro volné uvážení, který by mohl být využit k diskriminaci žadatelů.

[...]

6. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou IV oddílem 2 a byly nediskriminační. [...]

[...]

9. Regulační subjekt posoudí všechny stížnosti a případně si do jednoho měsíce ode dne přijetí stížnosti vyžádá relevantní informace a zahájí konzultace se všemi zúčastněnými stranami. Rozhoduje o všech stížnostech, přijímá opatření k nápravě situace a informuje zúčastněné strany

o svém odůvodněném rozhodnutí ve stanovené rozumné lhůtě, a v každém případě do šesti týdnů ode dne obdržení veškerých relevantních informací. Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů v oblasti hospodářské soutěže pro zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, regulační subjekt v případech, kdy je to vhodné, rozhodne z vlastní iniciativy o vhodných opatřeních k nápravě diskriminace žadatelů, narušení trhu a jakéhokoli jiného nežádoucího vývoje na těchto trzích, zejména ve vztahu k odst. 1 písm. a) až g).

Rozhodnutí regulačního subjektu je závazné pro všechny strany, na něž se toto rozhodnutí vztahuje, a nepodléhá kontrole jiné správní instance. Regulační subjekt musí být schopen prosazovat svá rozhodnutí příslušnými sankcemi, včetně pokut.

[...]

Nariadení (ES) č. 1/2003

- 16 Článek 3 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích [101 SFEU] a [102 SFEU] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02, s. 205) zní takto:

„Pokud orgány pro hospodářskou soutěž členských států nebo vnitrostátní soudy použijí vnitrostátní právní předpisy o hospodářské soutěži na dohody, rozhodnutí sdružení podniků nebo jednání ve vzájemné shodě ve smyslu čl. [101] odst. 1 [SFEU], které by mohly ovlivnit obchod mezi členskými státy ve smyslu uvedeného ustanovení, použijí také článek [101 SFEU] na takové dohody, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě. Pokud orgány pro hospodářskou soutěž členských států nebo vnitrostátní soudy použijí vnitrostátní právní předpisy o hospodářské soutěži na zneužití zakázané článkem [102 SFEU], použijí také článek [102 SFEU].“

Německé právo

- 17 Allgemeines Eisenbahngesetz (všeobecný zákon o železnicích), ve znění Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (třetí zákon o změně právní úpravy v oblasti železniční dopravy), ze dne 27. dubna 2005 (BGBl. 2005 I, s. 1138), ve znění použitelném do 1. září 2016 (dále jen „AEG“), v § 14b stanovil:

„(1) Úkolem regulačního subjektu je dohlížet na dodržování železničních právních předpisů upravujících přístup k železniční infrastruktuře, zejména pokud jde o

[...]

4. podmínky využívání, zásady zpoplatnění a výši poplatků.

(2) Tím nejsou dotčeny úkoly a pravomoci orgánů pro hospodářskou soutěž stanovené v [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (zákon proti omezování hospodářské soutěže)]. Regulační subjekt a orgány pro železniční dohled, jakož i orgány pro hospodářskou soutěž a kontrolní subjekty příslušné na základě [Telekommunikationsgesetz (zákon o telekomunikacích)] a [Energiewirtschaftsgesetz (zákon o zásobování elektrickou energií a plynem)] si vzájemně vyměňují informace, které mohou mít význam pro plnění jejich příslušných úkolů. Musí se zejména vzájemně informovat o zamýšlených rozhodnutích, jejichž cílem je zakázat zneužívající

nebo diskriminační jednání ze strany podniků železniční infrastruktury. Musí si vzájemně poskytnout možnost předložit připomínky před tím, než příslušný orgán ukončí řízení.“

18 Ustanovení § 14d AEG stanovilo:

„Veřejné podniky železniční infrastruktury musí informovat regulační subjekt, pokud jde o
[...]

6. zamýšlené přepracování nebo změnu podmínek pro využívání železniční sítě a podmínek pro využívání zařízení služeb, včetně stanovených zásad zpoplatnění a výše poplatků.“

19 Ustanovení § 14e odst. 1 tohoto zákona stanovilo:

„Regulační subjekt může po obdržení informace uvedené v § 14d ve lhůtě
[...]

4. čtyř týdnů vznést námitky proti zamýšlenému přepracování nebo změně podle § 14d první věty bodu 6,

pokud zamýšlená rozhodnutí porušují ustanovení právních předpisů o železnici týkající se přístupu k železniční infrastruktuře.“

20 Ustanovení §14f uvedeného zákona znělo takto:

„(1) Regulační subjekt může z vlastního podnětu kontrolovat
[...]

2. ustanovení týkající se výše nebo struktury poplatků za využívání infrastruktury a dalších poplatků

podniku železniční infrastruktury. Regulační subjekt může s účinky do budoucna

1. podniku železniční infrastruktury nařídit, aby podle jeho pokynů změnil podmínky uvedené v bodě 1 první věty nebo systémy zpoplatnění uvedené v bodě 2 první věty, nebo

2. prohlásit za neplatné podmínky uvedené v bodě 1 první věty nebo systémy zpoplatnění uvedené v bodě 2 první věty,

pokud tyto podmínky nebo systémy porušují ustanovení právních předpisů o železnici týkající se přístupu k železniční infrastruktuře.

(2) Nebyla-li uzavřena žádná dohoda o přístupu podle § 14 odst. 6 nebo rámcová dohoda uvedená v § 14a, mohou být rozhodnutí podniku železniční infrastruktury podrobena kontrole ze strany regulačního subjektu, a to na základě žádosti nebo z úřední povinnosti. Žádost v tomto smyslu mohou podat držitelé povolení k přístupu, do jejichž práva na přístup k železniční infrastruktuře může být zasazeno. Žádost musí být podána ve lhůtě, ve které může být přijat návrh na uzavření dohod uvedených v první větě. Kontrola se může týkat zejména

[...]

3. výše nebo struktury poplatků za využívání infrastruktury a dalších poplatků.

Regulační subjekt musí vyzvat strany, aby v přiměřené lhůtě, která nesmí být delší než dva týdny, poskytly všechny užitečné informace. Po uplynutí této lhůty rozhodne regulační subjekt o žádosti ve lhůtě dvou měsíců.

(3) Pokud v případě uvedeném v odstavci 2 rozhodnutí podniku železniční infrastruktury zasahuje do práva žadatele na přístup k železniční infrastruktuře,

1. regulační subjekt podniku železniční infrastruktury nařídí, aby rozhodnutí změnil, nebo
2. regulační subjekt stanoví smluvní podmínky, vydá rozhodnutí o platnosti smlouvy a prohlásí, že smluv, které nejsou v souladu s právem, se nelze dovolávat.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 21 DB Station & Service, dceřiná společnost společnosti Deutsche Bahn AG, která je sama zavedeným provozovatelem železniční dopravy v Německu, provozuje v tomto členském státě přibližně 5 400 železničních stanic. Podmínky pro jejich využívání jsou stanoveny v rámcových smlouvách, které tato společnost uzavírá se železničními podniky. Podle těchto ustanovení je výše poplatků stanovována na základě sazebníku poplatků zavedeného společností DB Station & Service.
- 22 Společnost ODEG je železničním podnikem, který využívá infrastrukturu společnosti DB Station & Service v rámci činnosti železniční přepravy cestujících na krátkou vzdálenost. Oba tyto podniky uzavřely za tímto účelem rámcovou dohodu.
- 23 Dne 1. ledna 2005 zavedla společnost DB Station & Service nový sazebník nazvaný SPS 05. Pro společnost ODEG vedl tento sazebník ke zvýšení poplatků za využívání infrastruktury, které sice zaplatila, avšak nesouhlasila s jejich výší, neboť podle jejího názoru tento sazebník nebyl opodstatněný.
- 24 Rozhodnutím ze dne 10. prosince 2009 prohlásila Bundesnetzagentur (Spolková agentura pro síť, Německo) jakožto příslušný regulační subjekt SPS 05 za neplatný s účinností od 1. května 2010. Společnost DB Station & Service podala proti tomuto rozhodnutí žalobu. Rozhodnutím ze dne 23. března 2010 Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (vrchní správní soud Severního Porýní-Vestfálska, Německo) přiznal této žalobě odkladný účinek. V době přijetí předkládacího rozhodnutí předkládajícím soudem v projednávané věci však tento soud dosud nerozhodl ve věci samé.
- 25 Několika žalobami podanými k Landgericht Berlin (zemský soud v Berlíně, Německo) se společnost ODEG domáhala vrácení výše poplatků zaplacených na základě SPS 05 za období od listopadu 2006 do prosince 2010 v rozsahu, v němž tato výše překračuje výši poplatků, která měla být splatná na základě dříve platného sazebníku, a sice SPS 99. Těmto žalobám bylo vyhověno z „důvodů spravedlnosti“ na základě § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (německý občanský zákoník),

který umožňuje soudu znovu nastolit smluvní rovnováhu, je-li narušena. Společnost DB Station & Service podala odvolání k předkládajícímu soudu, Kammergericht Berlin (vrchní zemský soud v Berlíně, Německo), který jednotlivé věci spojil usnesením ze dne 30. listopadu 2015.

- 26 Předkládající soud poznamenává, že Bundesnetzagentur rozhodnutím ze dne 11. října 2019 odmítla jako nepřipustné návrhy několika železničních podniků, kterými se domáhaly následného přezkumu legality poplatků vybraných na základě SPS 05. Toto rozhodnutí je předmětem žaloby, která byla v době přijetí předkládacího rozhodnutí předkládajícím soudem v projednávané věci stále projednávána u Verwaltungsgericht Köln (správní soud v Kolíně nad Rýnem, Německo).
- 27 Předkládající soud má za to, že řešení sporu, který mu byl předložen, závisí na výkladu směrnice 2001/14, která je na tento spor použitelná z hlediska časové i věcné působnosti. Tento soud si konkrétně klade otázku ohledně vztahu mezi pravomocí regulačních subjektů uvedených v článku 30 této směrnice a pravomocí vnitrostátních civilních soudů, když mají použít článek 102 SFEU.
- 28 Tento soud v této souvislosti připomíná, že Soudní dvůr v bodě 103 rozsudku ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), rozhodl, že směrnice 2001/14 brání tomu, aby obecné soudy v jednotlivých případech přezkoumávaly přiměřenost poplatků za využívání železniční infrastruktury nezávisle na dohledu vykonávaném regulačním subjektem zřízeným na základě článku 30 této směrnice. Není však jisté, že se úvahy uvedené v tomto rozsudku mohou uplatnit i v případě, kdy mají tyto soudy přezkoumat legalitu těchto poplatků z hlediska článku 102 SFEU a vnitrostátního práva hospodářské soutěže, které zakazují mimo jiné zneužití dominantního postavení.
- 29 Některé německé soudy rozhodly, že zásady vytyčené v rozsudku ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), brání tomu, aby rozhodovaly o žalobách na vrácení před tím, než příslušný regulační subjekt přijme v tomto ohledu konečné rozhodnutí. Naproti tomu Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) v rozsudku ze dne 29. října 2019, zvaném „Trassenentgelte“, rozhodl, že použití článku 102 SFEU civilními soudy je přípustné a nutné, aniž by bylo nezbytné předchozí konečné rozhodnutí regulačního subjektu.
- 30 Předkládající soud má nicméně za to, že existují pádné důvody pro odchýlení se od postoje zastávaného německým nejvyšším civilním soudem.
- 31 Zaprvé přezkum prováděný civilními soudy může zasahovat do výlučné pravomoci regulačního subjektu, na kterou je odkazováno v rozsudku ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834).
- 32 Zadruhé z judikatury Soudního dvora, zejména z rozsudku ze dne 30. ledna 1974, BRT a Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6), zřejmé vyplývá, že vnitrostátní soudy jsou povinny použít článek 102 SFEU přímo. Soudní dvůr však dosud nerozhodl o vztahu mezi touto povinností a pravomocemi regulačního subjektu, který je na základě směrnice 2001/14 pověřen dohledem nad poplatky.
- 33 Zatřetí, ačkoli Soudní dvůr v bodě 135 rozsudku ze dne 10. července 2014, Telefónica a Telefónica de España v. Komise (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), rozhodl, že použití článku 102 SFEU Evropskou komisí není podmíněno předchozím posouzením dotčených opatření vnitrostátním

regulačním orgánem, předkládající soud má za to, že toto rozhodnutí je odůvodněno okolností, že na rozdíl od použití tohoto ustanovení civilními soudy nepředstavuje zásah Komise riziko plurality případných odlišných rozhodnutí.

- 34 Začtvrté a konečně Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozsudkem ze dne 1. září 2020, zvaným „Stationspreissystem II“, rozhodl, že čl. 30 odst. 3 směrnice 2001/14 neumožňuje regulačnímu subjektu rozhodovat o již zaplacených poplatcích, a tím méně nařizovat jejich vrácení. Tento soud z toho vyvodil, že přezkum zneužití podle článku 102 SFEU nezasahuje do pravomocí regulačního subjektu, jelikož tento přezkum se na základě tohoto článku 102 omezuje na přiznání náhrady škody *ex post* za jednání podniků v minulosti.
- 35 Předkládající soud má za to, že tato analýza unijního práva je chybná. Ve směrnici 2001/14 není nic, co by mohlo podpořit výklad, podle kterého regulační subjekt rozhoduje pouze *pro futuro*. Kromě toho článek 102 SFEU umožňuje přijímat rozhodnutí, kterými se prohlašuje neplatnost aktů nebo kterými se nařizuje ukončení jednání. Ostatně i vrácení poplatků vybraných v minulosti může vést k narušení hospodářské soutěže a zasahovat do cílů směrnice 2001/14.
- 36 Za těchto podmínek se Kammergericht Berlin (vrchní zemský soud v Berlíně) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Je v souladu se [směrnicí 2001/14] – zejména s jejími ustanoveními, která se týkají nezávislosti vedení podniků provozujících železniční infrastrukturu (článek 4), zásad pro stanovování poplatků (články 7 až 12) a úkolů regulačního subjektu (článek 30) – pokud vnitrostátní civilní soudy v jednotlivých případech a nezávisle na dohledu vykonávaném regulačním subjektem přezkouvávají výši požadovaných poplatků podle kritérií stanovených článkem 102 SFEU nebo vnitrostátním soutěžním právem?
- 2) V případě kladné odpovědi na první otázku: Je kontrola možného zneužití prováděná vnitrostátními civilními soudy podle kritérií stanovených článkem 102 SFEU nebo vnitrostátním soutěžním právem přípustná a nutná také tehdy, když železniční podniky mají možnost dosáhnout přezkumu přiměřenosti zaplacených poplatků příslušným regulačním subjektem? Jsou vnitrostátní civilní soudy povinny vyčkat vydání příslušného rozhodnutí regulačního subjektu a případně, je-li toto rozhodnutí napadeno u soudu, jeho právní moci?“

K předběžným otázkám

K první otázce

Úvodní poznámky

- 37 Nejprve je třeba poznamenat, že společnost ODEG, železniční podnik, podala u předkládajícího soudu návrh na vrácení údajného přeplatku na poplatcích za využívání infrastruktury vybraných společností DB Station & Service v souvislosti se službami uvedenými v příloze II bodě 2 směrnice 2001/14, a sice v projednávaném případě přístupem k „osobnímu nádraží“.
- 38 Tento návrh se týká pouze poplatků, které společnost ODEG již zaplatila, tj. v období od listopadu 2006 do prosince 2010. Tento podnik naproti tomu nepožaduje změnu poplatků, které byl nebo je od tohoto data stále povinen platit.

- 39 Dále se předkládající soud první otázkou zamýšlí nad tím, zda vnitrostátní civilní soudy mohou použít na jedné straně článek 102 SFEU a současně příslušná ustanovení vnitrostátního práva hospodářské soutěže a na druhé straně výlučně posledně uvedená ustanovení.
- 40 V tomto ohledu je třeba podotknout, že podle článku 3 odst. 1 nařízení č. 1/2003 platí, že pokud vnitrostátní orgány pro hospodářskou soutěž nebo vnitrostátní soudy použijí vnitrostátní právo hospodářské soutěže na zneužívající jednání podniku v dominantním postavení na trhu, které by mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy, jsou povinny použít také článek 102 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. května 2011, *Tele2 Polska*, C-375/09, EU:C:2011:270, bod 20).
- 41 Podle informací poskytnutých předkládajícím soudem v jeho žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce je tomu tak patrně v projednávané věci.
- 42 Naproti tomu z popisu sporu v původním řízení nijak nevyplývá, že by tento soud měl možnost nebo úmysl použít výlučně ustanovení vnitrostátního práva hospodářské soutěže, která zakazují jednostranné jednání podniku. Tato část jeho otázky má proto hypotetickou povahu a je nepřípustná.
- 43 Konečně z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že výkladové obtíže, s nimiž se potýká předkládající soud, se v podstatě týkají vztahu mezi pravomocemi regulačního subjektu vymezenými v článku 30 směrnice 2001/14 a pravomocí vnitrostátních soudů pro účely použití článku 102 SFEU.
- 44 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba učinit závěr, že podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda článek 30 směrnice 2001/14 musí být vykládán v tom smyslu, že brání tomu, aby vnitrostátní soudy nezávisle na dohledu vykonávaném příslušným regulačním subjektem rozhodovaly o návrhu na vrácení poplatků za využívání infrastruktury na základě článku 102 SFEU a současně na základě vnitrostátního práva hospodářské soutěže.

Požadavky vyplývající z článku 102 SFEU

- 45 Je třeba připomenout, že čl. 102 písm. a) a c) SFEU se vztahuje na takové zneužívající praktiky, jako jsou praktiky spočívající v přímém nebo nepřímém vynucování nepřiměřených nákupních nebo prodejních cen anebo jiných nerovných obchodních podmínek a v uplatňování rozdílných podmínek vůči obchodním partnerům při plnění stejné povahy.
- 46 Článek 102 SFEU má přímé účinky ve vztazích mezi jednotlivci a zakládá práva jednotlivců jako procesních subjektů, která musí vnitrostátní soudy chránit (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 30. ledna 1974, *BRT a Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs*, 127/73, EU:C:1974:6, bod 16, jakož i ze dne 28. března 2019, *Cogeco Communications*, C-637/17, EU:C:2019:263, bod 38).
- 47 Plná účinnost článku 102 SFEU a zejména užitečný účinek zákazu, který je stanoven v tomto článku, by byly ohroženy, kdyby se nemohl každý domáhat náhrady škody, jež mu měla být způsobena zneužívajícím jednáním podniku s dominantním postavením, které může omezovat nebo narušovat hospodářskou soutěž (rozsudek ze dne 28. března 2019, *Cogeco Communications*, C-637/17, EU:C:2019:263, bod 39 a citovaná judikatura).

- 48 Každá osoba je tedy oprávněna se domáhat náhrady vzniklé škody, je-li dána příčinná souvislost mezi uvedenou škodou a zneužitím dominantního postavení, které je zakázáno článkem 102 SFEU (rozsudek ze dne 28. března 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, bod 40 a citovaná judikatura).
- 49 Právo každé osoby domáhat se náhrady takovéto škody totiž posiluje funkčnost unijních pravidel hospodářské soutěže a odrazuje od zneužití dominantního postavení, které může omezovat nebo narušovat hospodářskou soutěž, čímž přispívá k zachování účinné hospodářské soutěže v Unii (rozsudek ze dne 28. března 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, bod 41 a citovaná judikatura).
- 50 Působnost čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14 a požadavky, které z něj vyplývají pro vnitrostátní soud, u něhož byl podán návrh na vrácení poplatků za využívání infrastruktury na základě článku 102 SFEU, je třeba zkoumat ve světle těchto úvah.

K působnosti čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14

- 51 Zaprvé je třeba uvést, že z bodu 46 odůvodnění směrnice 2001/14 vyplývá, že účinné řízení a řádné a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádají zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování těchto pravidel unijního práva a působícího jako odvolací subjekt, nehledě na možnost soudního přezkoumání.
- 52 Podle čl. 30 odst. 1 této směrnice jsou členské státy povinny zřídit takový subjekt, ke kterému má podle čl. 30 odst. 2 uvedené směrnice právo podat stížnost žadatel, který se domnívá, že „se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen“ (rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 56).
- 53 Především je tak prostředek nápravy stanovený v čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14 dostupný pouze pro „žadatele“. Posledně uvedený pojem, definovaný v čl. 2 písm. b) směrnice 2001/14, zahrnuje zejména licencovaný železniční podnik (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. února 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, bod 55), jakož i jiné osoby nebo právní subjekty s veřejným nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury.
- 54 Dále z výčtu uvedeného v čl. 30 odst. 2 písm. a) až f) směrnice 2001/14 vyplývá, že se tento prostředek nápravy vztahuje na rozhodnutí a jednání provozovatelů infrastruktury nebo případně železničních podniků v rozsahu, v němž se týkají přístupu k železniční infrastruktuře, včetně služeb uvedených v příloze II bodě 2 této směrnice. V souladu s tímto čl. 30 odst. 2 písm. d) a e) lze napadnout zejména rozhodnutí týkající se systému zpoplatnění či úrovně nebo systému poplatků za využívání infrastruktury, které žadateli jsou nebo mohou být účtovány.
- 55 Konečně je třeba připomenout, že pravomoc regulačního subjektu rozhodovat o odvolání stanoveném v tomto čl. 30 odst. 2 má výlučnou povahu, s výhradou případného následného přezkumu ze strany vnitrostátních soudů, které by rozhodovaly o žalobách proti rozhodnutím tohoto subjektu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 86).
- 56 Žadatelé jsou tedy povinni obrátit se na tento subjekt, pokud hodlají získat náhradu jakékoli škody související s poplatky za využívání infrastruktury stanovenými provozovatelem infrastruktury nebo provozovatelem služeb uvedených v příloze II bodě 2 směrnice 2001/14.

- 57 Zadruhé je třeba podotknout, že výlučná pravomoc regulačního subjektu rozhodovat všechny spory spadající pod čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14 úzce souvisí s technickými omezeními specifickými pro železniční odvětví.
- 58 Jak totiž připomněl unijní normotvůrce zejména v bodě 40 odůvodnění směrnice 2001/14, železniční infrastruktura je přirozeným monopolem. Její omezené kapacity mohou být využívány pouze určitým počtem podniků při dodržování časových úseků, které jim přidělili provozovatelé této infrastruktury, tj. subjekty nebo podniky pověřené zejména organizací přístupu k této infrastruktuře. Posledně uvedení jsou tudíž ve své podstatě v dominantním postavení vůči železničním podnikům.
- 59 Z tohoto hlediska, jak vyplývá zejména z bodů 5 a 11 jejího odůvodnění, je cílem směrnice 2001/14 zajistit nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře. Bod 16 odůvodnění této směrnice v tomto ohledu uvádí, že systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly umožňovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, body 36 a 37).
- 60 Jak vyplývá z judikatury Soudního dvora, výlučná pravomoc svěřená železničním regulačním subjektům je odůvodněna samotnými těmito cíli (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 87) a zahrnuje zvláštní pravomoci, které jsou jim svěřeny článkem 30 odst. 2, 3 a 5 směrnice 2001/14.
- 61 Tyto pravomoci totiž umožňují regulačním subjektům dosáhnout uvedených cílů a splnit technické požadavky na železniční infrastrukturu uvedené v bodě 58 tohoto rozsudku.
- 62 V tomto ohledu Soudní dvůr v souvislosti se směrnicí 2012/34, která zrušila a nahradila směrnicí 2001/14, rozhodl, že pravomoc regulačního subjektu dohlížet na uplatňování pravidel stanovených touto směrnicí může být vykonávána z moci úřední, a není tedy podmíněna podáním stížnosti nebo odvolání. Soudní dvůr rovněž upřesnil, že účinné řízení a spravedlivé a nediskriminační využívání železniční infrastruktury stanovené touto směrnicí si žádají zřízení orgánu dohlízejícího z vlastní iniciativy na uplatňování pravidel stanovených v uvedené směrnici ze strany subjektů v odvětví železniční dopravy a zároveň působícího jako subjekt příslušný pro přezkum rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. května 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, body 57 a 60).
- 63 Pokud je tak k regulačnímu subjektu zřízenému podle článku 55 směrnice 2012/34 podána žádost o přezkum, není touto okolností dotčena pravomoc téhož subjektu přijmout, v případě potřeby z moci úřední, vhodná opatření k nápravě jakéhokoli porušení použitelné právní úpravy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. května 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, bod 61).
- 64 Tyto úvahy se použijí i na směrnici 2001/14, jejíž článek 30 v podstatě odpovídá článku 56 směrnice 2012/34, uvedenému v bodech 57, 60 a 61 rozsudku ze dne 3. května 2022, CityRail (C-453/20, EU:C:2022:341).
- 65 Z toho zejména vyplývá, že v souladu s čl. 30 odst. 2 a 3 směrnice 2001/14 je regulační subjekt pověřen působit jako subjekt příslušný pro přezkum rozhodnutí a zároveň dohlížet z vlastní iniciativy na uplatňování pravidel stanovených v této směrnici ze strany subjektů v odvětví železniční dopravy. Podle čl. 30 odst. 5 této směrnice má pravomoc přijmout veškerá opatření nezbytná k nápravě porušení uvedené směrnice, případně i z moci úřední.

- 66 Mimoto posledně uvedené ustanovení stanoví, že účinky rozhodnutí, která regulační subjekt přijímá, se neomezují pouze na strany sporu, který mu byl předložen, ale jsou závazné pro všechny dotčené strany v odvětví železniční dopravy, ať již se jedná o dopravní podniky nebo provozovatele infrastruktury. Tímto způsobem je regulační subjekt s to zajistit rovný přístup k infrastruktuře pro všechny dotyčné podniky a zachovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, body 94 a 96).
- 67 Zatřetí odvolání podle čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14, po němž případně následuje soudní přezkum rozhodnutí vydaných regulačním subjektem v tomto rámci, umožňuje zajistit dodržování článku 102 SFEU, který zakazuje zneužití dominantního postavení.
- 68 Ze samotných cílů směrnice 2001/14, kterými je zaručit nediskriminační přístup k infrastrukturám za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže, jakož i z povinností uložených z tohoto hlediska provozovatelům infrastruktury, totiž vyplývá, že se železniční podniky mohou u regulačního subjektu dovolávat porušení článku 102 SFEU.
- 69 Hmotněprávní pravidla stanovená směrnicí 2001/14, zejména pokud jde o stanovení poplatků za využívání infrastruktury včetně sazeb, které se vztahují na služby uvedené v příloze II bodě 2 této směrnice, přispívají k zajištění cílů sledovaných článkem 102 SFEU.
- 70 V posledně uvedeném ohledu Soudní dvůr opakovaně rozhodl, že je na provozovatelích infrastruktury, kteří jsou povinni stanovit a vybírat poplatky nediskriminačním způsobem, aby nejen uplatňovali podmínky pro využívání železniční sítě na všechny uživatele sítě stejně, ale také zajistili, aby těmto podmínkám odpovídaly skutečně vybrané poplatky (rozsudek ze dne 24. února 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, bod 53 a citovaná judikatura).
- 71 Mimoto jak vyplývá z článků 9, 17 a 24 směrnice 2001/14, použitím ustanovení o přístupu k železniční infrastruktuře nejsou dotčena pravidla hospodářské soutěže, která vyplývají přímo ze Smlouvy o FEU, zejména z článku 102 SFEU. Unijní normotvůrce zamýšlel potvrdit, že provozovatelé infrastruktury jsou při přijímání rozhodnutí o přidělování kapacity a o poplatcích za využívání infrastruktury povinni dodržovat tato pravidla primárního práva Unie.
- 72 Tento závěr platí zejména pro služby uvedené v příloze II bodě 2 směrnice 2001/14. Z článku 5 odst. 1 a čl. 7 odst. 7 této směrnice totiž vyplývá nejen to, že tyto služby musí být poskytovány nediskriminačním způsobem, ale také to, že pro účely stanovení použitelných sazeb je třeba přihlížet k situaci v oblasti hospodářské soutěže na železnici.
- 73 Za těchto podmínek je regulační subjekt, kterému přísluší zajistit, aby jak provozovatelé infrastruktury, tak provozovatelé železničních služeb plnili své povinnosti, povinen podle samotného znění čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14 přezkoumat nepoctivé nebo diskriminační zacházení, jakož i veškeré jiné poškození, což zahrnuje otázky týkající se jak zpoplatnění infrastruktury nebo služeb, tak hospodářské soutěže, podá-li k němu železniční podnik prostředek nápravy.
- 74 Z toho vyplývá, že příslušný vnitrostátní regulační subjekt, ke kterému byl podán prostředek nápravy na základě čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14, nemůže právoplatně odmítnout svou pravomoc rozhodnout o údajném porušení článku 102 SFEU z důvodu, že mu ustanovení vnitrostátního práva, jako je § 14f AEG, neumožňuje rozhodovat o legalitě již vybraných poplatků za využívání infrastruktury.

Vztah mezi opravnými prostředky před regulačním subjektem a vnitrostátními soudy

- 75 Článek 30 odst. 5 druhý pododstavec směrnice 2001/14 stanoví, že rozhodnutí regulačního subjektu jsou závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje, ale neobsahuje žádná pravidla pro jejich případnou závaznost pro soudy, u kterých byl podán návrh na vrácení přeplatku na poplatcích za využívání infrastruktury na základě článku 102 SFEU.
- 76 Soudní dvůr v bodě 97 rozsudku ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), zajisté rozhodl, že pravomoc civilních soudů rozhodovat podle ustanovení vnitrostátního občanského práva o vrácení poplatků za využívání infrastruktury je omezena na případ, kdy v souladu i s ustanoveními vnitrostátního práva byla protiprávnost poplatku s ohledem na právní úpravu přístupu k železniční infrastruktuře již dříve konstatována regulačním subjektem nebo soudem, který zkoumal rozhodnutí tohoto subjektu. Mimoto z bodů 84 a 86 téhož rozsudku vyplývá, že svěřit jakémukoli vnitrostátnímu civilnímu soudu úkol přímo uplatňovat právní úpravu v oblasti železniční dopravy, která vyplývá ze směrnice 2001/14, by porušovalo výlučnou pravomoc svěřenou regulačnímu subjektu článkem 30 této směrnice.
- 77 Věc, v níž byl vydán uvedený rozsudek, a tedy žádost o rozhodnutí o předběžné otázce předložená Soudnímu dvoru, se však týkala sporu mezi železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury ve věci návrhu na vrácení železničních poplatků založeného na ustanoveních německého občanského práva, která v podstatě umožňovala civilnímu soudu posoudit výši těchto poplatků *ex aequo et bono*. Naproti tomu v projednávané věci má předkládající soud pro účely rozhodnutí o návrhu na vrácení poplatků za využívání infrastruktury podaném společností ODEG použít nikoli německé občanské právo, nýbrž ustanovení primárního práva Unie, a sice článek 102 SFEU a současně odpovídající ustanovení vnitrostátního práva hospodářské soutěže.
- 78 Mimoto, ačkoliv je přezkum poplatků za využívání infrastruktury ve světle ustanovení občanského práva členského státu, která nesouvisí s pravidly stanovenými směrnicí 2001/14, ze své povahy neslučitelný s technickými požadavky v odvětví železniční dopravy, s cíli této směrnice a s úkoly regulačního subjektu připomenutými v bodech 58 až 60 tohoto rozsudku, nemůže tomu tak být v případě zpochybnění jejich výše na základě článku 102 SFEU, jak vyplývá zejména z bodů 71 až 73 tohoto rozsudku.
- 79 Za účelem zachování plné účinnosti článku 102 SFEU, a zejména proto, aby byla žadatelům zajištěna účinná ochrana před škodlivými důsledky porušení práva hospodářské soutěže, nemůže tedy výlučná pravomoc svěřená regulačnímu subjektu článkem 30 směrnice 2001/14 bránit příslušným vnitrostátním soudům v rozhodování o návrzích na vrácení údajného přeplatku na poplatcích za využívání infrastruktury na základě článku 102 SFEU.
- 80 Posledně uvedené ustanovení však s ohledem na požadavky soudržného řízení železniční sítě připomenuté zejména v bodech 57 až 66 tohoto rozsudku nikterak nebrání tomu, aby byla s výhradou následujících úvah zachována výlučná pravomoc regulačního subjektu rozhodovat o všech aspektech sporů, které mu byly předloženy na základě čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14.
- 81 Pokud tedy železniční podnik hodlá na základě článku 102 SFEU dosáhnout vrácení údajného přeplatku na poplatcích za využívání infrastruktury, musí se před případným předložením věci příslušnému vnitrostátnímu soudu obrátit na vnitrostátní regulační subjekt s otázkou jejich legality.

- 82 Soudní dvůr již kromě toho rozhodl, že právní povinnost může být relevantní pro posouzení, zda jednání podniku v dominantním postavení podléhajícího odvětvovým předpisům, je zneužívající ve smyslu článku 102 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 14. října 2010, *Deutsche Telekom v. Komise*, C-280/08 P, EU:C:2010:603, bod 224, a ze dne 25. března 2021, *Deutsche Telekom v. Komise*, C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 57).
- 83 Vnitrostátní soudy, u kterých byl podán návrh na vrácení přeplatku na poplatcích za využívání infrastruktury, mají za účelem splnění technických požadavků spojených s provozem železničního odvětví a zachování užitečného účinku pravidel o přístupu k infrastruktuře při zajištění souladu s článkem 102 SFEU a jeho plné účinnosti povinnost loajálně spolupracovat s vnitrostátními regulačními subjekty. Z toho vyplývá, že i když tyto soudy nejsou rozhodnutími uvedených subjektů vázány, jsou povinny je zohlednit a odůvodnit vlastní rozhodnutí s ohledem na skutková a právní posouzení, která tytéž subjekty provedly ve vztahu ke sporu, který jim byl předložen, a zejména ve vztahu k použití relevantní odvětvové právní úpravy na daný případ.
- 84 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že požadavky týkající se předchozího předložení věci vnitrostátnímu regulačnímu subjektu a loajální spolupráce mezi tímto subjektem a vnitrostátními soudy, uvedené v bodech 81 a 83 tohoto rozsudku, umožňují na rozdíl od situace dotčené ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 8. července 2021, *Koleje Mazowieckie* (C-120/20, EU:C:2021:553), a na kterou Soudní dvůr poukázal v bodě 54 tohoto rozsudku, zabránit zpochybnění úkolu regulačního subjektu, a tím i užitečného účinku článku 30 směrnice 2001/14 v případě, že je vnitrostátním soudům předložen návrh založený na článku 102 SFEU.
- 85 Za účelem zajištění plné účinnosti posledně uvedeného ustanovení nejsou vnitrostátní soudy, kterým byl na tomto základě předložen návrh na vrácení údajného přeplatku na poplatcích za využívání infrastruktury, povinny čekat na výsledek soudních řízení zahájených proti rozhodnutím příslušného regulačního subjektu.
- 86 Tytéž úvahy platí pro případ, kdy má vnitrostátní soud v souladu s čl. 3 odst. 1 nařízení č. 1/2003 současně použít článek 102 SFEU a odpovídající ustanovení vnitrostátního práva hospodářské soutěže.
- 87 Pokud jde o věc v původním řízení, je mimoto třeba připomenout, že Bundesnetzagentur se svými rozhodnutími uvedenými v bodech 24 a 26 tohoto rozsudku omezila na konstatování protiprávnosti poplatku za přístup k infrastruktuře dotčeného v původním řízení s účinky pouze do budoucna. Jak však vyplývá z bodu 74 tohoto rozsudku, tento subjekt, ke kterému byl podán prostředek nápravy na základě čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14, nemůže právoplatně odmítnout svou pravomoc rozhodovat o legalitě poplatků za využívání infrastruktury vybraných v minulosti.
- 88 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že článek 30 směrnice 2001/14 musí být vykládán v tom smyslu, že nebrání tomu, aby vnitrostátní soudy používaly článek 102 SFEU a současně vnitrostátní právo hospodářské soutěže za účelem rozhodnutí o návrhu na vrácení poplatků za využívání infrastruktury, avšak za podmínky, že příslušný regulační subjekt předtím rozhodl o oprávněnosti dotčených poplatků. V tomto rámci mají tyto soudy povinnost loajálně spolupráce a jsou povinny zohlednit rozhodnutí vydaná tímto subjektem jako součást posouzení a odůvodnit vlastní rozhodnutí s ohledem na všechny písemnosti ve spisech, které jim byly předloženy.

K druhé otázce

- 89 S ohledem na odpověď na první otázku není důvodné odpovídat na druhou otázku.

K nákladům řízení

- 90 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

Článek 30 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007,

musí být vykládán v tom smyslu, že

nebrání tomu, aby vnitrostátní soudy používaly článek 102 SFEU a současně vnitrostátní právo hospodářské soutěže za účelem rozhodnutí o návrhu na vrácení poplatků za využívání infrastruktury, avšak za podmínky, že příslušný regulační subjekt předtím rozhodl o oprávněnosti dotčených poplatků. V tomto rámci mají tyto soudy povinnost loajální spolupráce a jsou povinny zohlednit rozhodnutí vydaná tímto subjektem jako součást posouzení a odůvodnit vlastní rozhodnutí s ohledem na všechny písemnosti ve spisech, které jim byly předloženy.

Podpisy