



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

10. července 2019*

„Řízení o předběžné otázce – Doprava – Jednotný evropský železniční prostor – Směrnice 2012/34/EU – Článek 3 – Pojem ‚železniční infrastruktura‘ – Příloha II – Minimální přístupový balík – Zahrnutí použití nástupišť pro cestující“

Ve věci C-210/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Schienen-Control Kommission (Komise pro kontrolu železniční dopravní cesty, Rakousko) ze dne 19. února 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 23. března 2018, v řízení

WESTbahn Management GmbH

proti

ÖBB-Infrastruktur AG,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení F. Biltgen, předseda senátu, J. Malenovský a L. S. Rossi (zpravodajka), soudci,

generální advokát: M. Campos Sánchez-Bordona

vedoucí soudní kanceláře: R. Şereş, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 17. ledna 2019,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za WESTbahn Management GmbH R. Schenderem, Rechtsanwalt,
- za ÖBB-Infrastruktur AG K. Retterem, Rechtsanwalt,
- za francouzskou vládu D. Colasem, jakož i I. Cohen a A.-L. Desjonquères, jako zmocněnci,
- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi G. Braunem a J. Hottiaux, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 28. března 2019,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu přílohy II 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).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi společnostmi WESTbahn Management GmbH a ÖBB-Infrastruktur AG ve věci legality poplatků vyžadovaných ÖBB-Infrastruktur AG za používání společností WESTbahn Management nástupišť pro cestující v železničních stanicích.

Právní rámec

Nařízení (EHS) č. 2598/70

- 3 Část A přílohy 1 nařízení Komise (EHS) č. 2598/70 ze dne 18. prosince 1970, kterým se stanoví obsah jednotlivých položek účtové osnovy uvedené v příloze I nařízení Rady (EHS) č. 1108/70 ze dne 4. června 1970 (Úř. věst. 1970, L 278, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 54) stanovila:

„Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, které patří k hlavním traťovým i ostatním kolejím, s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek:

[...]

– [...] nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží;

[...]“

Směrnice 91/440/EHS

- 4 Článek 3 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) stanovil:

„Pro účely této směrnice se:

[...]

– ‚železniční infrastrukturou‘ rozumí všechny položky uvedené v příloze [1] části A [nařízení č. 2598/70] [...];

[...]“

Směrnice 2001/14/ES

- 5 Příloha II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. 2001, L 75, s. 29; Zvl. vyd. 07/0, s. 404) zněla takto:

„Služby pro železniční podniky

1. Minimální přístupový balík obsahuje:
 - a) zpracování žádostí o kapacitu infrastruktury;
 - b) právo využití přidělené kapacity;
 - c) použití výhybek a železničních křižovatek;
 - d) provoz vlaku včetně signalizace, řízení, dispečinku a hlášení a poskytování informací o pohybu vlaku;
 - e) veškeré další informace potřebné k zavedení nebo k provozování dopravní služby, pro niž byla kapacita poskytnuta.

2. Přístup k zařízením služeb a poskytování služeb na trati zahrnuje

[...]

- c) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení;

[...]“

Směrnice 2012/34

- 6 Body 3, 7, 8, 26 a 65 odůvodnění směrnice 2012/34 uvádějí:

„(3) Za účelem integrace do konkurenčního trhu by se měla zlepšit výkonnost železničního systému, při současném zohlednění jeho zvláštních rysů.

[...]

(7) Zásada volného pohybu služeb se vztahuje rovněž na železnice, s přihlédnutím ke specifickým rysům tohoto odvětví.

(8) Za účelem podpory hospodářské soutěže v řízení železniční dopravy ve smyslu zlepšení pohodlí a služeb poskytovaných uživatelům by si členské státy měly nadále zachovat obecnou odpovědnost za rozvoj přiměřené železniční infrastruktury.

[...]

(26) Aby byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž mezi železničními podniky a zaručena plná transparentnost a nediskriminační přístup ke službám a jejich poskytování, je třeba rozlišovat mezi poskytováním dopravních služeb a provozováním zařízení služeb. [...]

[...]

(65) Je žádoucí stanovit složky služeb infrastruktury, které jsou pro provozovatele při poskytování služby nezbytné a které by měly být poskytovány výměnou za minimální poplatky za přístup.“

- 7 Článek 3 této směrnice, nadepsaný „Definice“, v bodech 1 až 3 stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) ‚železničním podnikem‘ každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s touto směrnicí, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci;

- 2) ‚provozovatelem infrastruktury‘ každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením, správou a udržováním železniční infrastruktury, včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům;
- 3) ‚železniční infrastrukturou‘ položky uvedené v příloze I.“
- 8 Článek 13 uvedené směrnice, nadepsaný „Podmínky přístupu ke službám“, v odstavcích 1, 2 a 4 stanoví:
- „1. Provozovatelé infrastruktury poskytnou všem železničním podnikům nediskriminačním způsobem minimální přístupový balík stanovený v příloze II bodu 1.
2. Provozovatelé zařízení služeb poskytnou nediskriminačním způsobem všem železničním podnikům přístup k zařízením uvedeným v příloze II bodu 2, včetně přístupu po železnici, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních.
- [...]
4. Žádosti železničních podniků o přístup k zařízení služeb a poskytování služeb uvedenému v bodě 2 přílohy II se vyřizují v rozumné lhůtě stanovené regulačním subjektem uvedeným v článku 55. Tyto žádosti lze odmítnout, pouze pokud existují přijatelné alternativy umožňující těmto podnikům provozovat příslušnou nákladní či osobní dopravu na týchž trasách za ekonomicky přijatelných podmínek. [...]"
- 9 Článek 31 této směrnice, nadepsaný „Zásady zpoplatnění“, v odstavcích 3 a 7 stanoví:
- „3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 nebo 5 tohoto článku nebo článek 32, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.
- [...]
7. Poplatek uložený za přístup po železnici v rámci zařízení služeb uvedených v příloze II bodu 2 a poskytování služeb v těchto zařízeních nesmí přesáhnout náklady na jejich poskytnutí včetně přiměřeného zisku.“
- 10 Příloha I směrnice 2012/34, která obsahuje „Seznam položek železniční infrastruktury“, zní takto:
- „Železniční infrastruktura zahrnuje níže uvedené položky, pokud jsou součástí stálé železniční cesty, včetně pomocných kolejí, avšak s výjimkou tratí uvnitř železničních dílen, dep nebo vozoven a soukromých železničních přípojek nebo vleček:
- [...]
- [...] nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží (též na osobních nádražích a nákladních terminálech) [...];
- [...]"

- 11 Příloha II této směrnice obsahující seznam „Služ[eb] pro železniční podniky (uvedené v článku 13)“ zní takto:

„1. Minimální přístupový balík obsahuje:

[...]

- c) použití železniční infrastruktury, včetně výhybek a železničních křižovatek;

[...]

2. Je poskytnut přístup, včetně přístupu po železnici, k následujícím zařízením služeb, pokud existují, a ke službám poskytovaným v těchto zařízeních:

- a) osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení, včetně zařízení pro zobrazení cestovních informací a vhodného prostoru pro služby prodeje přepravních dokladů;

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 12 ÖBB-Infrastruktur je „provozovatelem infrastruktury“ ve smyslu čl. 3 bodu 2 směrnice 2012/34, který provozuje největší část rakouské železniční sítě.
- 13 Společnost WESTbahn Management, která je „železničním podnikem“ ve smyslu čl. 3 bodu 1 této směrnice, žádá ÖBB-Infrastruktur o zastavení vlaků v železničních stanicích rakouské železniční sítě.
- 14 Vzhledem k tomu, že WESTbahn Management měla za to, že poplatek požadovaný ÖBB-Infrastruktur za používání těchto železničních stanic je příliš vysoký, podala k Schienen-Control Kommission (Komise pro kontrolu železniční dopravní cesty, Rakousko) jakožto regulačnímu subjektu rakouského odvětví železniční dopravy stížnost týkající se legality tohoto poplatku.
- 15 Účastníci původního řízení se neshodují v otázce, zda je používání nástupišť pro cestující součástí minimálního přístupového balíku, zvláště pak použití železniční infrastruktury ve smyslu bodu 1 písm. c) přílohy II směrnice 2012/34 nebo přístupu k zařízením služeb ve smyslu bodu 2 písm. a) přílohy II této směrnice.
- 16 Podle předkládajícího soudu je tato otázka rozhodující pro určení povolené výše poplatků požadovaného za používání nástupišť pro cestující. Poplatky za minimální přístupový balík se ve smyslu čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34 totiž stanoví ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Naproti tomu čl. 31 odst. 7 této směrnice stanoví, že poplatek uložený za přístup po železnici v rámci zařízení služeb uvedených v příloze II bodě 2 uvedené směrnice nesmí přesáhnout náklady na jejich poskytnutí včetně přiměřeného zisku.
- 17 Předkládající soud má za to, že doslovný výklad relevantních ustanovení směrnice 2012/34 vede k tomu, že je upřednostňován výklad v tom smyslu, že použití nástupišť pro cestující je součástí minimálního přístupového balíku, zvláště pak použití železniční infrastruktury upraveného v bodě 1 písm. c) přílohy II směrnice 2012/34. Toto ustanovení totiž kvalifikuje minimální přístupový balík jako „použití železniční infrastruktury“, kterou podle přílohy I druhé odrážky této směrnice tvoří mimo jiné „nástupiště pro cestující [...] (též na osobních nádražích [...])“.

- 18 Jinak by tomu bylo však, kdyby se použil systematický výklad směrnice 2012/34 v tom smyslu, že nástupiště pro cestující jsou zahrnuta do kategorie obsahující „osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení“ jakožto zařízení služeb ve smyslu bodu 2 písm. a) přílohy II této směrnice, a tedy nikoli do minimálního přístupového balíku definovaného v bodě 1 této přílohy II uvedené směrnice.
- 19 Kromě toho až do doby, než nabyla platnosti směrnice 2012/34, obsahovala směrnice 2001/14 přílohu II, která byla obdobná příloze II směrnice 2012/34. Na rozdíl od této posledně uvedené přílohy však příloha II směrnice 2001/14 nezahrnovala použití železniční infrastruktury do minimálního přístupového balíku, takže podle předkládajícího soudu bylo zřejmé, že „nástupiště pro cestující“ musí být zahrnuta do kategorie, do níž se řadí „osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení“, uvedené v bodě 2 písm. c) přílohy II směrnice 2001/14. Tento soud má však za to, že pokud by normotvůrce chtěl změnit zásadu zpoplatnění používání nástupiště pro cestující, uvedl by to v bodech odůvodnění směrnice 2012/34, a to tím spíše, že taková změna by s sebou nesla významné finanční důsledky.
- 20 V tomto kontextu se Schienen-Control Kommission (Komise pro kontrolu železniční dopravní cesty, Rakousko) rozhodla přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být příloha II bod 2 písm. a) [směrnice 2012/34] vykládána v tom smyslu, že kategorie ‚osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení‘, která je v tomto ustanovení uvedena, zahrnuje položku železniční infrastruktury ‚nástupiště pro cestující‘ uvedenou v druhé odrážce přílohy I této směrnice?

2) V případě záporné odpovědi na první otázku:

„Musí být příloha II bod 1 písm. c) [směrnice 2012/34] vykládána v tom smyslu, že kategorie ‚použití železniční infrastruktury‘, která je v tomto ustanovení uvedena, zahrnuje použití nástupišť pro cestující uvedené v druhé odrážce přílohy I této směrnice?“

K předběžným otázkám

- 21 Podstatou obou otázek předkládajícího soudu, které je třeba posuzovat společně, je, zda příloha II směrnice 2012/34 musí být vykládána v tom smyslu, že „nástupiště pro cestující“ uvedená v příloze I této směrnice, jsou složkou železniční infrastruktury, na jejíž použití se vztahuje minimální přístupový balík podle bodu 1 písm. c) uvedené přílohy II, nebo zda jsou zařízením služeb ve smyslu bodu 2 písm. a) též přílohy II.
- 22 Aby bylo možné na tyto otázky odpovědět, je třeba připomenout, že při výkladu ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudky ze dne 7. října 2010, Lassal, C-162/09, EU:C:2010:592, bod 49, a ze dne 11. dubna 2019, Tarola, C-483/17, EU:C:2019:309, bod 37).
- 23 V tomto ohledu je třeba uvést, že čl. 3 bod 3 směrnice 2012/34 definuje železniční infrastrukturu jako položky uvedené v příloze I této směrnice.
- 24 Tato příloha I přitom stanoví, že železniční infrastruktura zahrnuje mimo jiné „nástupiště pro cestující a rampy pro nakládku zboží (též na osobních nádražích a nákladních terminálech)“.
- 25 Pokud jsou tudíž nástupiště pro cestující součástí železniční infrastruktury, nutně z toho vyplývá, že v souladu s bodem 1 písm. c) přílohy II též směrnice se na jejich použití vztahuje „použití železniční infrastruktury“.

- 26 Jak se tedy domnívá předkládající soud, ze samotného znění těchto ustanovení směrnice 2012/34 vyplývá, že použití nástupišť pro cestující spadá do minimálního přístupového balíku definovaného v bodě 1 přílohy II téže směrnice.
- 27 Tento výklad je potvrzen jak historickým kontextem relevantních ustanovení směrnice 2012/34, tak cíli sledovanými touto směrnicí.
- 28 Pokud jde o historický kontext těchto ustanovení, je třeba nejprve připomenout, že již před přijetím směrnice 2012/34 byla „nástupiště pro cestující“ zahrnuta do definice železniční infrastruktury. Článek 3 třetí odrážka směrnice 91/440 totiž definoval „železniční infrastrukturu“ jako všechny položky uvedené v příloze 1 části A nařízení č. 2598/70, k nimž patřila „nástupiště pro cestující“.
- 29 Zajisté je pravda, že jelikož v době platnosti přílohy II směrnice 2001/14 nebylo „použití železniční infrastruktury“ uvedeno v minimálním přístupovém balíku, mohlo použití nástupišť pro cestující spadat pod přístup k „osobní[m] nádraží[m], jejich budov[ám] a ostatní[m] zařízení[m]“ ve smyslu bodu 2 písm. c) přílohy II směrnice 2001/14.
- 30 Avšak vzhledem k tomu, že unijní normotvůrce v bodě 1 přílohy II směrnice 2012/34 přidal „použití železniční infrastruktury“ k minimálnímu přístupovému balíku, je třeba mít za to, že od té doby se na použití těchto nástupišť vztahuje tento minimální přístupový balík.
- 31 Dále okolnost, že normotvůrce při přijetí směrnice 2012/34 v její příloze 1 upřesnil, že železniční infrastruktura zahrnuje mimo jiné nástupiště pro cestující „(též na osobních nádražích a nákladních terminálech)“, svědčí o vůli odlišit nástupiště pro cestující od osobních nádraží, přičemž pouze osobní nádraží jsou zařízeními služeb ve smyslu bodu 2 písm. a) přílohy II uvedené směrnice.
- 32 Skutečnost, že tato příloha II nebyla nijak změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury (Úř. věst. 2016, L 352, s. 1), kromě toho umožňuje dospět k závěru, že unijní normotvůrce zamýšlel rozšířit minimální přístupový balík, aby do něj mohlo být zahrnuto použití nástupiště pro cestující jakožto položka železniční infrastruktury.
- 33 Konečně je pravda, jak zdůrazňuje předkládající soud, že rozšíření minimálního přístupového balíku provedené směrnicí 2012/34 za účelem zahrnutí do něj použití železniční infrastruktury, nebylo konkrétně odůvodněno v bodech odůvodnění této směrnice. To však nemůže bránit tomu, aby byla příloha II uvedené směrnice vykládána v tom smyslu, že se na použití nástupišť pro cestující vztahuje minimální přístupový balík ve smyslu této přílohy vzhledem k tomu, že v ustálené judikatuře již bylo upřesněno, že pokud z aktu s obecnou působností vyplývá základní cíl, který orgán sledoval, bylo by přehnané vyžadovat zvláštní odůvodnění pro jednotlivé volby technické povahy (rozsudek ze dne 7. února 2018, American Express, C-304/16, EU:C:2018:66, bod 76, jakož i citovaná judikatura).
- 34 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že volba učiněná unijním normotvůrcem je v souladu s naplňováním cílů směrnice 2012/34.
- 35 Zvláště z bodů 3, 7, 8 a 26 odůvodnění této směrnice totiž vyplývá, že jejím cílem je podporou spravedlivé hospodářské soutěže v řízení železniční dopravy a vztazením zásady volného pohybu služeb na železnici zlepšit výkonnost železničního systému za účelem integrace do konkurenčního trhu.
- 36 Právě za tímto účelem stanoví směrnice 2012/34 v bodě 65 odůvodnění složky služeb infrastruktury, které jsou pro provozovatele při poskytování služby nezbytné a které by měly být poskytovány výměnou za minimální poplatky za přístup.

- 37 Avšak právní úprava podmínek přístupu a zpoplatnění vztahující se k minimálnímu přístupovému balíku je s ohledem zejména na jeho nezbytnost zvláště výhodná pro železniční podniky, kterým jsou provozovatelé infrastruktury povinni poskytovat tyto služby. Článek 13 odst. 1 a čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34 totiž stanovují, že provozovatelé infrastruktury jsou povinni poskytnout všem železničním podnikům nediskriminačním způsobem minimální přístupový balík za poplatky ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy.
- 38 Článek 13 odst. 2 a 4, jakož i čl. 31 odst. 7 této směrnice naproti tomu stanoví, že přístup k zařízením služeb uvedeným v bodě 2 přílohy II uvedené směrnice lze odmítnout, pouze pokud existují přijatelné alternativy a poplatek uložený za tento přístup nesmí přesáhnout náklady na jejich poskytnutí včetně přiměřeného zisku.
- 39 Z toho vyplývá, že volba unijního normotvůrce doplnit použití železniční infrastruktury, tedy včetně nástupišť pro cestující, do minimálního přístupového balíku, zlepšuje podmínky přístupu železničních podniků na trh železniční dopravy, a tedy splňuje cíle uvedené směrnice.
- 40 Restriktivní výklad znění bodu 1 písm. c) přílohy II směrnice 2012/34 by tudíž zbavil veškerého užitečného účinku změnu předchozích právních předpisů provedenou touto směrnicí za účelem zahrnutí použití železniční infrastruktury do minimálního přístupového balíku.
- 41 Vzhledem k výše uvedenému je třeba na položené otázky odpovědět tak, že příloha II směrnice 2012/34 musí být vykládána v tom smyslu, že „nástupiště pro cestující“ uvedená v příloze I této směrnice jsou složkou železniční infrastruktury, na jejíž použití se vztahuje minimální přístupový balík podle bodu 1 písm. c) uvedené přílohy II.

K omezení časových účinků tohoto rozsudku

- 42 Ve svém písemném vyjádření navrhuje ÖBB-Infrastruktur, aby Soudní dvůr omezil časové účinky tohoto rozsudku v případě, že by příloha II směrnice 2012/34 byla vyložena v tom smyslu, že na použití nástupišť pro cestující se vztahuje minimální přístupový balík ve smyslu bodu 1 písm. c) uvedené přílohy.
- 43 Na podporu tohoto návrhu ÖBB-Infrastruktur upozorňuje na nebezpečí závažných hospodářských obtíží vyplývajících z i jen částečného odstoupení od smluv, které tato společnost uzavřela v dobré víře s železničními podniky, a na skutečnost, že členské státy, jakož i Evropská komise přispěly k tomu, že působnost ustanovení, která jsou předmětem žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, objektivně nebyla určitá.
- 44 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že výklad ustanovení unijního práva, který učiní Soudní dvůr při výkonu své pravomoci, kterou mu přiznává článek 267 SFEU, objasňuje a upřesňuje význam a dosah tohoto ustanovení tak, jak musí být nebo mělo být chápáno a používáno od okamžiku jeho vstupu v platnost. Z toho vyplývá, že takto vyložené pravidlo může a musí být použito soudy i na právní vztahy vzniklé a založené před rozsudkem, jímž je rozhodnuto o žádosti o výklad, pokud jsou kromě toho splněny podmínky umožňující předložit příslušným soudům spor týkající se použití uvedeného pravidla (rozsudek ze dne 14. března 2019, Skanska Industrial Solutions a další, C-724/17, EU:C:2019:204, bod 55, jakož i citovaná judikatura).
- 45 Soudní dvůr mohou jen zcela výjimečně přimět okolnosti k tomu, aby na základě obecné zásady právní jistoty, která je vlastní unijnímu právnímu řádu, omezil možnost všech zúčastněných osob dovolávat se ustanovení, jehož výklad podal, za účelem zpochybnění právních vztahů založených v dobré víře. Aby bylo možné o takovém omezení rozhodnout, je nezbytné, aby byla splněna dvě podstatná kritéria, a sice dobrá víra zúčastněných kruhů a riziko závažných obtíží (rozsudek ze dne 14. března 2019, Skanska Industrial Solutions a další, C-724/17, EU:C:2019:204, bod 56, jakož i citovaná judikatura).

- 46 Soudní dvůr konkrétně toto řešení použil pouze za přesně vymezených okolností, zejména když existovalo riziko závažných hospodářských dopadů způsobených obzvláště vysokým počtem právních vztahů založených v dobré víře na základě právní úpravy považované za platnou a účinnou a když podle všeho jednotlivci a vnitrostátní orgány byli vedeni k chování, které nebylo v souladu s unijním právem, z důvodu objektivní a závažné nejistoty ohledně smyslu ustanovení unijního práva, ke které případně přispělo i chování jiných členských států nebo Komise (rozsudek ze dne 14. března 2019, Skanska Industrial Solutions a další, C-724/17, EU:C:2019:204, bod 57, jakož i citovaná judikatura).
- 47 V projednávaném případě stačí konstatovat – jak uvedl generální advokát v bodě 75 svého stanoviska – že ÖBB-Infrastruktur se omezuje na tvrzení, že pokud by se na použití nástupišť pro cestující vztahoval minimální přístupový balík ve smyslu bodu 1 písm. c) přílohy II směrnice 2012/34, mělo by to důsledky pro právní vztahy, které v dobré víře uzavřela s železničními podniky, jejichž zrušení by pro ni znamenalo příliš velkou hospodářskou zátěž. Avšak vzhledem k tomu, že ÖBB-Infrastruktur neposkytuje Soudnímu dvoru žádný přesný údaj týkající se počtu dotčených právních vztahů nebo povahy a rozsahu takové hospodářské zátěže, nemůže tato argumentace stačit k prokázání existence výjimečných okolností odůvodňujících omezení časových účinků tohoto rozsudku.
- 48 Není tedy namístě omezit tyto časové účinky.

K nákladům řízení

- 49 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 (osmý senát) rozhodl takto:

Příloha II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/ES ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru musí být vykládána v tom smyslu, že „nástupiště pro cestující“ uvedená v příloze I této směrnice jsou složkou železniční infrastruktury, na jejíž použití se vztahuje minimální přístupový balík podle bodu 1 písm. c) uvedené přílohy II.

Podpisy.