



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

9 päivänä marraskuuta 2017*

Ennakkoratkaisupyyntö – Rautatiekuljetukset – Direktiivi 2001/14/EY – Infrastruktuurimaksut – Hinnoittelu – Kansallinen sääntelyelin, joka valvoo, että infrastruktuurimaksut ovat tämän direktiivin mukaisia – Rataverkon haltijan ja rautatieyrityksen välinen infrastruktuurin käyttöä koskeva sopimus – Syrjintäkiellon periaate – Maksujen palauttaminen ilman sääntelyelimen puuttumista asiaan ja ilman muutoksenhakukeinoja, joihin se osallistuu – Kansallinen säännöstö, jossa sallitaan se, että mikäli maksut ovat kohtuuttomia, siviilituomioistuin vahvistaa kohtuullisen määrän

Asiassa C-489/15,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Landgericht Berlin (Berliinin alueellinen tuomioistuin, Saksa) on esittänyt 3.9.2015 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 17.9.2015, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

CTL Logistics GmbH

vastaan

DB Netz AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. L. da Cruz Vilaça sekä tuomarit E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger (esittelevä tuomari) ja F. Biltgen,

julkisasiamies: P. Mengozzi,

kirjaaja: hallintovirkamies K. Malacek,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 13.7.2016 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- CTL Logistics GmbH, edustajanaan K.-P. Langenkamp, Rechtsanwalt,
- DB Netz AG, edustajinaan M. Kaufmann ja T. Schmitt, Rechtsanwälte,
- Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze ja J. Möller,
- Euroopan komissio, asiamiehinään W. Mölls ja J. Hottiaux,

kuultuaan julkisasiamiehen 24.11.2016 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (EYVL 2001, L 75, s. 29), sellaisena kuin se on muutettuna 29.4.2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/49/EY (EUVL 2004, L 220, s. 16; jäljempänä direktiivi 2001/14), 4 artiklan 1 ja 5 kohdan, 6 artiklan 1 kohdan, 8 artiklan 1 kohdan ja 30 artiklan 1–3, 5 ja 6 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain CTL Logistics GmbH ja DB Netz AG ja joka koskee NB Netzin hallinnoiman rautateiden infrastruktuurin käyttöön liittyvien peruutus- ja muutosmaksujen palauttamista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

- 3 Direktiivin 2001/14 johdanto-osan 5, 7, 11, 12, 16, 20, 32, 34, 35, 40 ja 46 perustelukappaleessa mainitaan direktiivin tavoitteet infrastruktuurin käyttömaksujen osalta seuraavasti:

”(5) Jotta kaikille rautatieyrityksille voitaisiin varmistaa avoimuus ja ketään syrjimätön pääsy rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöön, kaikki markkinoille pääsyyn tarvittavat tiedot on määrä julkaista verkkoselostuksessa.

--

(7) Rautateiden infrastruktuurin optimaalisen käytön edistämiseksi osaltaan vähennetään yhteiskunnalle liikenteestä aiheutuvia kustannuksia.

--

(11) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä kaikille yrityksille olisi mahdollistettava yhtäläinen ja ketään syrjimätön markkinoillepääsy, ja niissä on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja ketään syrjimättömällä tavalla.

(12) Jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien olisi kannustettava rautateiden infrastruktuurin hallintoja optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö.

--

(16) Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisyjärjestelmien olisi mahdollistettava rehellinen kilpailu rautatiepalvelujen tarjonnassa.

--

(20) On syytä sallia infrastruktuurin hallintojen jonkinasteinen joustavuus, jotta mahdollistetaan infrastruktuuriverkon tehokkaampi hyödyntäminen.

--

(32) On tärkeää minimoida kilpailun vääristymät, joita hinnoitteluperiaatteissa esiintyvät merkittävät erot voivat aiheuttaa joko rautateiden infrastruktuurien tai eri liikennemuotojen välillä.

--

(34) Investoinnit rautateiden infrastruktuuriin ovat toivottavia, ja infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien olisi tarjottava infrastruktuurin hallinnoille kannustimia tehdä tarkoituksenmukaisia investointeja taloudellisesti järkeviin kohteisiin.

(35) Hinnoittelujärjestelmillä annetaan taloudellisia viestejä käyttäjille. On tärkeää, että nämä viestit rautatieyrityksille ovat johdonmukaisia ja auttavat yrityksiä tekemään järkeviä päätöksiä.

--

(40) Rautateiden infrastruktuuri on luonnollinen monopoli. Tämän vuoksi on tarpeen tarjota infrastruktuurin hallinnoille kannustimia kustannusten vähentämiseksi ja infrastruktuurin hallinnon tehostamiseksi.

--

(46) Rautateiden infrastruktuurin tehokas hallinto ja oikeudenmukainen ja ketään syrjimätön käyttö edellyttävät sellaisen sääntelyelimen perustamista, joka valvoo näiden yhteisön sääntöjen soveltamista ja toimii muutoksenhakuelimenä riippumatta mahdollisuudesta hakea muutosta tuomioistuimelta.”

4 Direktiivin 2001/14 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä määritellään periaatteet ja menettelytavat, joita sovelletaan rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämijärjestelmissä noudatetaan tässä direktiivissä vahvistettuja periaatteita ja siten infrastruktuurin hallinnolle annetaan mahdollisuus markkinoida ja hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia.”

5 Tämän direktiivin 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Verkkoselostus”, säädetään seuraavaa:

”1. Infrastruktuurin hallinnon on asianomaisia osapuolia kuultuaan laadittava ja julkaistava verkkoselostus, joka on saatavissa sellaista maksua vastaan, joka ei saa ylittää tämän selostuksen julkaisemisesta aiheutuvia kustannuksia.

2. Verkkoselostuksessa on esiteltävä rautatieyritysten käytettävissä oleva infrastruktuuri. Siihen on sisällyttävä tietoja kyseisen rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevien edellytysten määrittelystä. Verkkoselostuksen sisältö on liitteessä I.

3. Verkkoselostus on pidettävä ajan tasalla ja sitä on tarvittaessa muutettava.

4. Verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen infrastruktuurin kapasiteettia koskevien hakemusten jättämiseksi asetetun määräajan päättymistä.”

6 Kyseisen direktiivin II luku, joka sisältää 4–12 artiklan, koskee ”infrastruktuurimaksuja”.

- 7 Saman direktiivin 4 artiklan, jonka otsikko on ”Maksujen vahvistaminen, määrääminen ja periminen”, 1, 4 ja 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoitteluperiaatteet ottaen kuitenkin huomioon hallinnon riippumattomuus, josta säädetään [yhteisön rautateiden kehittämisestä 29.7.1991 annetun neuvoston] direktiivin 91/440/ETY [(EYVL 1991, L 237, s. 25)] 4 artiklassa.

Ottaen huomioon mainittu hallinnon riippumattomuus, jäsenvaltioiden on myös vahvistettava hinnoittelun erityissäännöt tai annettava asiaa koskeva valtuutus infrastruktuurin hallinnolle. Infrastruktuurin käyttömaksujen määrittelystä ja perimisestä vastaa infrastruktuurin hallinto.

--

4. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että voimassa oleva hinnoittelujärjestelmä perustuu samoihin periaatteisiin koko verkon alueella 8 artiklan 2 kohdan mukaisia erityisjärjestelyjä lukuun ottamatta.
5. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että hinnoittelujärjestelmien soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.”
- 8 Direktiivin 2001/14 7–12 artiklassa vahvistetaan yksityiskohtaisesti, mitä maksuja voidaan periä, ja tarvittaessa vahvistetaan niiden laskutapa.
- 9 Kyseisen direktiivin 7 artiklan, jonka otsikkona on ”Hinnoitteluperiaatteet”, 3–5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”3. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävät infrastruktuurimaksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 tai 5 kohdan tai 8 artiklan soveltamista.

4. Infrastruktuurin käyttömaksuun voi sisältyä maksu, jossa otetaan huomioon kapasiteetin niukkuus määriteltävällä infrastruktuurin osalla aikoina, jolloin se on ylikuormitettu.

5. Infrastruktuurin käyttömaksua voidaan tarkistaa junan toiminnasta aiheutuvien ympäristövaikutusten kustannusten huomioon ottamiseksi. Tällainen tarkistus on suhteutettava aiheutetun vaikutuksen suuruuteen.

Infrastruktuurin hallinnon kokonaistuloja kartuttavien ympäristömaksujen sisällyttäminen hintoihin on kuitenkin sallittua ainoastaan siinä tapauksessa, että kilpailevissakin liikennemuodoissa peritään samantasoisia maksuja.

Jos muissa kilpailevissa liikennemuodoissa ei peritä vertailukelpoisella tasolla olevia ympäristökustannuksiin perustuvia maksuja, tällainen tarkistus ei saa vaikuttaa infrastruktuurin hallinnon saamien kokonaistulojen määrään. Jos rautatiet ja muut kilpailevat liikennemuodot ovat ottaneet käyttöön ympäristökustannuksiin perustuvat vertailukelpoiset maksut ja tästä aiheutuu ylimääräisiä tuloja, jäsenvaltiot saavat päättää, kuinka kyseiset tulot käytetään.”

- 10 Mainitun direktiivin 8 artiklan, jonka otsikko on ”Hinnoitteluperiaatteisiin liittyvät poikkeukset”, 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Saadakseen infrastruktuurin hallinnolle aiheutuneet kustannukset katetuksi täysimääräisesti jäsenvaltio voi markkinoiden niin salliessa periä lisähintoja toimivien, avointen ja ketään syrjimättömien periaatteiden perusteella taaten kuitenkin samalla erityisesti kansainvälisen rautateiden tavaraliikenteen mahdollisimman hyvän kilpailukyvyn. Hinnoittelujärjestelmässä on otettava huomioon rautatieyritysten aikaansaama tuottavuuden kasvu.

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

2. Infrastruktuurin hallinto voi tulevia erityisiä investointihankkeita tai sellaisia erityisiä investointihankkeita varten, jotka on saatettu päätökseen aikaisintaan viisitoista vuotta ennen tämän direktiivin voimaantuloa, määrätä tai pitää voimassa korkeampia maksuja, jotka perustuvat kyseisten hankkeiden pitkän aikavälin kustannuksiin, jos hankkeet lisäävät tehokkuutta ja/tai kustannusvaikuttavuutta ja jos niihin ei muuten voida tai olisi voitu ryhtyä. Tällaisiin maksujärjestelyihin voi myös sisältyä uusiin investointeihin liittyvien riskien jakamista koskevia sopimuksia.”

- 11 Saman direktiivin 9 artiklan 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava samanlaisia alennusjärjestelmiä.”

- 12 Direktiivin 2001/14 12 artiklan otsikko on ”Kapasiteetin varausmaksut”, ja siinä säädetään seuraavaa:

”Infrastruktuurin hallinto voi periä asianmukaisen maksun kapasiteetista, jota on pyydetty mutta jätetty käyttämättä. Maksulla on kannustettava kapasiteetin tehokasta käyttöä.

Infrastruktuurin hallinnon on kyettävä aina ilmoittamaan rautatieyritysten käyttöön myönnetty infrastruktuurikapasiteetti kaikille, joiden etua asia koskee.”

- 13 Direktiivin 2001/14 IV luvussa, jonka otsikko on ”Yleiset toimenpiteet”, olevassa 30 artiklassa, jonka otsikko on ”Säätelyelin”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on perustettava säätelyelin, sanotun kuitenkin rajoittamatta 21 artiklan 6 kohdan soveltamista. Elimen, joka voi olla liikenneasioista vastaava ministeriö tai jokin muu elin, on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan infrastruktuurin hallinnoista, hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä hakijoista riippumaton. Elimen on toimittava tässä artiklassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti, joiden mukaan muutoksenhaku- ja lainsäädäntötehtävät voidaan antaa erillisten elinten tehtäväksi.

2. Hakijalla on oikeus vedota säätelyelimeen, jos se katsoo tulleensa kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi erityisesti infrastruktuurin hallinnon tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tekemissä päätöksissä, jotka koskevat:

- a) verkkoselostusta;
- b) verkkoselostukseen sisältyviä perusteita;
- c) käyttöoikeuden myöntämismenettelyä ja sen tuloksia;
- d) hinnoittelujärjestelmää;

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

--

3. Sääntelyelimen on varmistettava, että infrastruktuurin hallinnon määräämät maksut ovat II luvun mukaisia ja ketään syrjimättömiä. Sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia. Infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja infrastruktuurin hallinnon välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla. Sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia.

4. Sääntelyelimellä on oikeus pyytää infrastruktuurin hallinnolta, hakijoilta ja muulta kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevalta kolmannelta osapuolelta asiaa koskevia tietoja, jotka on toimitettava viipymättä.

5. Sääntelyelimen on ratkaistava valitukset ja toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi kahden kuukauden kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Sen estämättä, mitä 6 kohdassa säädetään, sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan.

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

6. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.”

¹⁴ Direktiivissä 2001/14 olevan liitteen I, johon direktiivin 3 artiklan 2 kohdassa viitataan, mukaan verkkoselostus sisältää muun muassa seuraavat tiedot:

”_ _

2. Jakso, jossa esitellään hinnoitteluperiaatteet ja hinnat. Sen on sisällettävä asianmukaiset tiedot hinnoittelujärjestelmästä ja riittävät tiedot maksuista, joita sovelletaan liitteessä II lueteltuihin ja ainoastaan yhden palveluntarjoajan toimittamiin palveluihin. Jaksossa on esiteltävä yksityiskohtaisesti 7 artiklan 4 ja 5 kohdan sekä 8 ja 9 artiklan soveltamisessa käytetyt menettelyt, säännöt ja tapauskohtaisesti taulukot. Siinä on myös oltava tietoja jo päätetyistä tai suunnitelluista hinnanmuutoksista.

--”

Saksan oikeus

AEG

- 15 Yleisen rautatielain (Allgemeines Eisenbahngesetz, jäljempänä AEG), joka on annettu 27.12.1993 (BGBl. 1993 I, s. 2378), sellaisena kuin se oli voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtumahetkellä, 14 §:n 4–6 momentissa säädetään seuraavaa:

”(4) Rautateiden toiminnanharjoittajien on määritettävä maksunsa 26 §:n 1 momentin 6 ja 7 kohdan nojalla annettavan asetuksen perusteella siten, että niille 1 momentin ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettujen pakollisten palvelujen suorittamisesta aiheutuneet kokonaiskustannukset sekä markkinoilta saatavissa oleva katetuotto kompensoidaan. Tässä yhteydessä ne voivat periä korotuksia kustannuksista, jotka liittyvät suoraan rautatien käyttöön, ja tehdä eron sen mukaan, ovatko kyseessä kaukoliikenteen rautatiematkustajaliikenteen palvelut, lähiliikenteen rautatiematkustajaliikenteen palvelut vai tavaraliikenteen palvelut, ja markkinasegmentin mukaan kunkin tällaisten palvelujen sisällä, ja kilpailukyky, erityisesti kansainvälisen tavararautatieliikenteen alalla, on varmistettava. Edellä toisessa virkkeessä mainitussa tapauksessa hinnoittelu ei saa kuitenkaan ylittää markkinasegmentin osalta rautatieliikenteestä suoraan aiheutuvia kustannuksia, joihin on lisättävä markkinoilta saatavissa oleva katetuotto. Lain 26 §:n 1 momentin 6 ja 7 kohdan nojalla annettavassa asetuksessa

1. ensimmäisen virkkeen mukaisen maksun määrittämisestä voidaan tehdä poikkeuksia, mikäli kustannukset katetaan muuten, tai
2. toimivaltainen valvontaviranomainen voidaan valtuuttaa yhdessä Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnenin [sähköstä, kaasusta, televiestinnästä, postista ja rautateistä vastaava liittovaltion virasto] (sääntelyelin) kanssa antamallaan yleisillä säännöksillä vapauttamaan kaikki rautateiden toiminnanharjoittajat ensimmäisen virkkeen mukaisista vaatimuksista.

(5) Rautatieinfrastruktuuriyritykset vahvistavat palveluinfrastruktuuriin pääsyä koskevat käyttömaksunsa niin, ettei käyttöoikeuden haltijoiden kilpailukyvyllä aiheudu väärinkäytösluonteista haittaa. Tällainen haitta on kyseessä erityisesti, jos

1. vaaditaan maksuja, jotka ylittävät kohtuuttomalla tavalla ensimmäisessä virkkeessä mainittujen palvelujen tarjoamisen kustannukset, tai
2. tiettyjä käyttöoikeuden haltijoita suositaan toisiin käyttöoikeuden haltijoihin nähden ilman hyväksyttävää syytä.

(6) Käyttöoikeuden yksityiskohdista, erityisesti käytön ajankohdasta ja kestosta, sekä maksettavasta maksusta ja muista käyttöehdoista, toimintavarmuutta edistävät määräykset mukaan lukien, on sovittava käyttöoikeuden haltijoiden ja rautatieinfrastruktuuriyritysten kesken 1 momentissa mainitun asetuksen säännösten mukaisesti.”

- 16 AEG:n 14b §:n 1 momentissa, sellaisena kuin se oli voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtumishetkellä, säädetään seuraavaa:

”Sääntelyviranomaisen on valvottava rautatielainsäädännön rautatieinfrastruktuuriin pääsyä koskevien säännösten noudattamista, erityisesti siltä osin kuin kyseessä on:

1. liikenteen aikataulujen vahvistaminen, erityisesti reittien jakamista aikataulua varten koskevat päätökset mukaan lukien pakolliset suoritukset

2. muut reittien jakamista koskevat päätökset, mukaan lukien pakolliset suoritukset
3. palveluinfrastruktuuriin pääsy, mukaan lukien siihen liittyvät suoritukset
4. käyttöehdot, hinnoitteluperiaatteet ja maksun suuruus.”

17 AEG:n 14c §:ssä, sellaisena kuin se oli voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtumishetkellä, säädetään seuraavaa:

”(1) Sääntelyviranomaisen voi julkisia rautatieinfrastruktuuriyrityksiä koskevia tehtäviä hoitaessaan päättää toimenpiteistä, jotka ovat tarpeen rautateiden infrastruktuurin käyttöoikeutta koskevia rautatieoikeuden säännöksiä ja määräyksiä koskevien todettujen rikkomisten lopettamiseksi ja tulevien rikkomisten estämiseksi.

(2) Käyttöoikeudenhaltijoiden, julkisten rautatieinfrastruktuuriyritysten ja niiden lukuun toimivien henkilöiden on sääntelyviranomaisen ja tämän asiamiesten asianmukaisen tehtävien hoitamisen varmistamiseksi annettava niille oikeus:

1. päästä toimitiloihin ja laitetiloihin tavanomaisina aukiolo- ja palveluaikoina ja
2. tutustua kirjanpito- ja asiakirjoihin, liikeasiakirjoihin, tiedostoihin ja muihin asiakirjoihin ja tallentaa ne muistiin soveltuvien tietovälineiden avulla.

(3) Sääntelyviranomaisen ja sen asiamiesten asianmukaisen tehtävien hoitamisen varmistamiseksi käyttöoikeudenhaltijat, julkiset rautatieinfrastruktuuriyritykset ja niiden lukuun toimivat henkilöt sitoutuvat

1. luovuttamaan niille tarvittavat tiedot
2. ilmoittamaan niille tarvittavat seikat
3. antamaan niille tarpeellisen avun.

Asia on näin myös siltä osin kuin on kyse käynnissä olevista tai päättyneistä neuvotteluista, jotka koskevat infrastruktuurin käyttömaksujen ja muiden maksujen määrää. Tiedot on annettava totuudenmukaisesti ja vilpittömästi. Henkilöt, joiden on annettava tiedot, voivat kieltäytyä antamasta tietoja, jotka saattaisivat aiheuttaa sen, että kyseiset henkilöt itse tai siviiliprosessilain 383 §:n 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitetut omaiset joutuvat rikosoikeudellisen tai hallinnollista rikkomusta koskevan menettelyn kohteeksi.

(4) Sääntelyviranomaisen voi panna tämä lain nojalla tekemänsä päätöksen täytäntöön hallinnollista menettelyä koskevien säännösten mukaisesti. Uhkasakon enimmäismääräksi vahvistetaan 500 000 euroa.”

18 AEG:n 14d §:ssä, sellaisena kuin se oli voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtumishetkellä, säädetään seuraavaa:

”Julkiset rautatieinfrastruktuuriyritykset antavat sääntelyviranomaiselle tiedon seuraavista seikoista:

1. aiottu päätös reittien aikatauluttamisesta mukaan lukien pakolliset suoritukset, mikäli pyyntöjä on hylättävä
2. aiottu päätös reittien jakamisesta mukaan lukien pakolliset suoritukset ja lukuun ottamatta liikenneaikataulujen laatimista, mikäli pyyntöjä on hylättävä

3. aiottu päätös palveluinfrastruktuuriin pääsystä, mukaan lukien siihen liittyvät suoritukset, mikäli pyyntöjä on hylättävä
4. aiottu päätös puitesopimuksen tekemisestä
5. aiottu päätös siitä, että käyttöoikeuden haltijoita pyydetään ehdottamaan kalliimpaa hintaa kuin mitä pitäisi soveltaa rautatieverkon käyttöehtojen perusteella.
6. suunniteltu rataverkon käyttöehtoja tai palveluinfrastruktuurin käyttöehtoja, mukaan lukien hinnoitteluperiaatteita ja maksun määrää, koskeva uudelleenlaadinta tai muuttaminen.

Ensimmäisen virkkeen 1–5 kohdassa tarkoitetut päätökset on perusteltava. Lisäksi rautatieverkkojen haltijoiden on näytettävä toteen, että niiden hinnoittelu on 14 §:n 4 momentin säännösten mukainen.”

- 19 AEG:n 14e §:ssä, sellaisena kuin se oli voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtumahetkellä, säädetään seuraavaa:

”(1) Sääntelyviranomaisen voi saatuaan 14d §:n mukaisen ilmoituksen vastustaa – –:

1. 14d §:n ensimmäisen virkkeen 1, 3 ja 5 kohdan mukaista päätösehdotusta kymmenen työpäivän kuluessa,
2. 14d §:n ensimmäisen virkkeen 2 kohdan mukaista päätösehdotusta yhden työpäivän kuluessa,
3. 14d §:n ensimmäisen virkkeen 4 kohdan mukaista päätösehdotusta neljän viikon kuluessa,
4. 14d §:n ensimmäisen virkkeen 6 kohdan mukaista uudelleenlaadintaa tai muutosta neljän viikon kuluessa,

mikäli tehtäväksi aiotut päätökset eivät vastaa rautatieinfrastruktuurin käyttöä koskevia rautatielainsäädännön säännöksiä.

(2) Ennen

1. 1 momentin 1–3 kohdassa säädetyn määräajan päättymistä tehtäväksi aiottua päätöstä ei voida antaa pätevästi tiedoksi käyttöoikeuden haltijoille,
2. 1 momentin 4 kohdassa säädetyn määräajan päättymistä rataverkon käyttöehdosta tai palveluinfrastruktuurin käyttöehdot ja hinnoitteluperiaatteet ja hinnat eivät voi tulla voimaan.

(3) Mikäli sääntelyviranomaisen käyttää vastustamisoikeuttaan,

1. edellä 1 momentin 1–3 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa on tehtävä sääntelyviranomaisen ohjeiden mukainen päätös,
2. edellä 1 momentin 4 kohdassa tarkoitettussa tapauksessa rataverkon käyttöehdot tai palveluinfrastruktuurin käyttöehdot, hinnoitteluperiaatteet ja hinnat mukaan lukien, eivät tule voimaan.

(4) Sääntelyviranomaisen voi luopua kokonaan tai osittain 14d §:ssä säädetystä tiedoksi antamisesta. Se voi rajoittaa tämän luopumisen tiettyihin julkisiin rautatieinfrastruktuuriyhtiöihin. Näin on erityisesti, mikäli tämä ei voi johtaa kilpailun vääristymiseen.”

20 AEG:n 14f §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Sääntelyviranomaisen voi tutkia viran puolesta

1. rataverkon ja palveluinfrastruktuurin käyttöehdot,
2. käyttömaksujen ja muiden maksujen suuruutta tai määräytymisperusteita koskevat säännökset, joita rautatieinfrastruktuuriyritykset soveltavat.

Sääntelyviranomaisen voi tulevaisuuden varalta

1. velvoittaa rautatieinfrastruktuuriyritykset muuttamaan sääntelyviranomaisten ohjeiden mukaisesti 1 momentin ensimmäisen virkkeen 1 kohdassa tarkoitettuja ehtojaan tai ensimmäisen virkkeen 2 kohdassa tarkoitettuja maksuja koskevia säännöksiään, tai
2. todeta 1 momentin ensimmäisen virkkeen 1 kohdassa tarkoitettut ehdot tai ensimmäisen virkkeen 2 kohdassa tarkoitettut maksuja koskevat säännökset pätemättömiksi,

mikäli nämä ehdot ja säännökset eivät vastaa rautatieinfrastruktuurin käyttöä koskevia rautatielainsäädännön säännöksiä.

(2) Jos sopimusta 14 §:n 6 momentin mukaisesta käyttöoikeudesta tai 14a §:n mukaisesta puitesopimuksesta ei synny, sääntelyviranomaisen voi pyynnöstä tai viran puolesta tutkia rautatieinfrastruktuuriyrityksen päätökset. Oikeutettuja pyynnön esittämiseen ovat käyttöoikeuden haltijat, joiden oikeutta käyttää rautatieinfrastruktuuria päätöksillä saatetaan loukata. Pyynnöt on esitettävä siinä määräajassa, jona tarjous sopimuksen tekemisestä voidaan hyväksyä ensimmäisen momentin mukaisesti. Tutkinta voi koskea erityisesti

1. rataverkon ja palveluinfrastruktuurin käyttöehtoja,
2. käyttöoikeuden myöntämismenettelyä ja sen tuloksia,
3. käyttömaksujen ja muiden maksujen suuruutta ja määräytymisperusteita.

Sääntelyviranomaisen kehottaa osapuolia esittämään kaikki tarvittavat tiedot kohtuullisessa määräajassa, joka ei saa ylittää kahta viikkoa. Sääntelyviranomaisen antaa ratkaisunsa kahden kuukauden kuluessa tämän määräajan päättymisestä.

(3) Jos edellä 2 momentin tapauksessa rautatieinfrastruktuuriyrityksen päätöksellä loukataan pyynnön esittäjän oikeutta käyttää rautatieinfrastruktuuria,

1. sääntelyviranomaisen velvoittaa rautatieinfrastruktuuriyrityksen muuttamaan päätöstä tai
2. sääntelyviranomaisen määrää sopimusehdoista, päättää sopimuksen pätevydestä ja toteaa asianomaisten edellytysten kanssa ristiriidassa olevat sopimukset pätemättömiksi.”

EIBV

- 21 Rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevan asetuksen (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, jäljempänä EIBV), joka on annettu 3.6.2005 (BGBl. 2005 I, s. 1566), sellaisena kuin se on muutettuna 3.6.2009 (BGBl. 2009 I, s. 1235), 4 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Rataverkon haltijan on vahvistettava liitteessä 1 olevassa 1 kohdassa tarkoitettujen palvelujen tarjoamiseen sovellettavat käyttöehdot (rataverkon käyttöehdot) ja

1. julkaistava ne virallisessa lehdessä tai
2. julkaistava ne internetsivuilla ja ilmoitettava virallisessa lehdessä sivusto, jolla ehtoihin voi tutustua.

Käyttöoikeuden haltijoiden pyynnöstä rataverkon haltija toimittaa haltijoille niiden kustannuksella rataverkon käyttöehdot.

(2) Rataverkon käyttöehtojen on sisällettävä ainakin liitteessä 2 ja muissa tämän asetuksen säännöksissä mainitut tiedot sekä reittien käyttöä koskevat yleiset ehdot. Hinnasto ei kuulu rataverkon käyttöehtoihin.

--

(5) Rataverkon käyttöehdot on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen kuin 8 §:n 1 momentin 2 kohdan mukainen määräaika reittien aikataulutuksesta koskevien pyyntöjen esittämiselle päättyy. Rataverkon käyttöehdot tulevat voimaan päivänä, jona 8 §:n 1 momentin 2 kohdan mukainen määräaika pyyntöjen esittämiselle päättyy.

(6) Rataverkon käyttöehtoja sovelletaan samalla tavoin kaikkiin hakijoihin. Ehdot velvoittavat kaikkia asianomaisia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta niiden sisältämien yleisten ehtojen soveltamista. --”

- 22 EIBV:n 21 §:ssä säädetään seuraavaa:

”(1) Rataverkon haltijan on määritettävä pakollisia palveluja koskevat maksunsa siten, että ne suorituskannustinjärjestelmän avulla kannustavat rautatieyrityksiä ja rataverkon haltijoita vähentämään rataverkon häiriöitä ja parantamaan sen suorituskykyä. Suoritukseen perustuvan hinnoittelun periaatteita sovelletaan rataverkon haltijan koko rataverkkoon.

(2) Infrastruktuurin käyttömaksuun voi sisältyä maksun osatekijä, jossa otetaan huomioon junaliikenteen ympäristövaikutuksiin liittyvät kustannukset, ja tällöin on tehtävä ero ympäristövaikutusten suuruuden mukaan. Tämän seurauksena ei voida muuttaa rataverkon haltijan kokonaistuottoa.

(3) Infrastruktuurin käyttömaksuun voi sisältyä maksun osatekijä, jossa otetaan huomioon kapasiteetin niukkuus määriteltävällä rautateiden infrastruktuurin osalla aikoina, jolloin se on ylikuormitettu.

(4) Mikäli kuljetuspalvelusta aiheutuu ylimääräisiä kustannuksia muihin kuljetuspalveluihin nähden, nämä kustannukset voidaan ottaa huomioon vain tämän kuljetuspalvelun osalta.

(5) Merkittävien ja kohtuuttomien erojen välttämiseksi voidaan edellä 2 ja 4 kohdassa mainitut maksut ja pakollisia palveluja koskevat maksut laajentaa koskemaan asianmukaisia ajanjaksoja.

(6) Ellei tässä asetuksessa toisin säädetä, maksut on laskettava samalla tavalla jokaiselle käyttöoikeuden haltijalle. Maksuja on alennettava, jos rataverkot, vaihde- ja turvajärjestelmät tai ajojohtimien käyttöön tietyissä osissa liittyvät laitteet eivät ole sopimusehtojen mukaiset.

(7) Rataverkon haltijan maksut on julkaistava tai lähetettävä tiedoksi 4 §:n 1 momentin mukaisesti kuukautta ennen 8 §:n 1 momentin 2 kohdassa säädetyn määräajan alkamista. Maksut ovat voimassa koko uuden liikennöintikauden ajan.”

BGB

- 23 Saksan siviililain (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB) 315 §:n, jonka otsikko on ”Osapuolen määrittämä suoritus”, 1–3 momentissa säädetään seuraavaa:

”(1) Jos yhden sopimuspuolista on määritettävä suoritus, epäselvässä tilanteessa oletetaan, että suoritus on määritettävä kohtuuden mukaan.

--

(3) Jos suoritus on määritettävä kohtuuden mukaan, määrittäminen sitoo toista sopimuspuolta vain, jos se on kohtuullinen. Jos suoritusta ei ole määritetty kohtuuden mukaan, se määritetään tuomiolla --”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 24 CTL Logistics on yksityinen rautatiekuljetusyhtiö, joka käyttää toimiluvan saaneen julkisen yrityksen DB Netzin hallinnoimaa rautateiden infrastruktuuria.
- 25 DB Netz tarjoaa rautatieinfrastruktuuriaan asiakkaidensa käyttöön vastikkeellisesti niin sanottujen infrastruktuurin käyttösopimusten perusteella. Nämä ovat vakiosopimuksia, joilla säännellään rautatiekuljetusyritysten ja DB Netzin välisen sopimussuhteen periaatteita ja jotka ovat perustana yksittäisille käyttösopimuksille, joita tehdään reittien käyttöä varten. Näiden vakiosopimusten määräykset sisällytetään kuhunkin yksittäiseen sopimukseen.
- 26 Näiden infrastruktuurin käyttösopimusten mukaan DB Netzin rautatieverkon käyttö edellyttää sitä, että CTL Logistics maksaa voimassa olevan hinnaston perusteella lasketut reittihinnat. DB Netz vahvistaa ilman rautatiekuljetusyritysten myötävaikutusta etukäteen tietyille ajanjaksolle tämän hinnaston, josta käytetään nimitystä rataosuushintajärjestelmä (Trassenpreissystem, jäljempänä TPS).
- 27 Pääasian asianosaiset ovat erimielisiä tietyistä peruutus- ja muutosmaksuista, jotka DB Netz sisällytti yksipuolisesti TPS:ään ja jotka oli maksettava siinä tapauksessa, että CTL Logistics halusi muuttaa aiemmin varattua rataosuutta tai peruuttaa varauksen. CTL Logistics suoritti vuosina 2004–2011 maksettavat TPS-maksut, mutta päätti kuitenkin vaatia niiden palauttamista.
- 28 CTL Logistics ei kääntynyt ensin sääntelyelimen puoleen vaan saattoi asian Landgericht Berlinin (Berliinin alueellinen tuomioistuim, Saksa) käsiteltäväksi.
- 29 Tämän yhtiön mukaan DB Netz on vahvistanut kyseessä olevat peruutus- ja muutosmaksut epäoikeudenmukaisesti yksipuolisesti. BGB:n 315 §:n nojalla DB Netzin suorittama maksujen vahvistaminen on kantajan mukaan tehoton, ja tuomioistuimen tehtävänä on sen mukaan vahvistaa maksu, jonka määrä on arvioitava kohtuuden mukaan. Maksun liikaa suoritettut määrät ovat oikeudellisesti perusteettomia, ja ne pitäisi palauttaa.

- 30 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että ylioikeuksien ja Bundesgerichtshofin (liittovaltion ylin tuomioistuin, Saksa) oikeuskäytännön mukaan käsiteltävän kaltaisissa tapauksissa siviilituomioistuimet ovat toimivaltaisia tutkimaan vastaajan TPS:n kohtuullisuuden ja tarvittaessa antamaan omat ratkaisunsa kohtuullisuusarvioinnin perusteella. Tämän oikeuskäytännön mukaan AEG ja EIBV eivät kumpikaan ole esteenä siviilioikeuden mukaiselle BGB:n 315 §:ään perustuvalla valvonnalla, koska rautateiden infrastruktuurin käytöstä perittävän maksun määrittämiseen sisältyy yksityisautonomian piiriin kuuluvaa harkintavaltaa sääntelyelimen suorittamasta valvonnasta huolimatta.
- 31 Lisäksi mainitun oikeuskäytännön mukaan BGB:n 315 §:ää ja Saksan rautatielainsäädäntöä on menettelyllisistä syistä sovellettava samanaikaisesti. BGB 315 §:n nojalla nostettu kanne johtaa väistämättä rautatieinfrastruktuuriyhteyksien vahvistaman maksun valvontaan ja tarvittaessa sen alentamiseen aina kohtuullisuusarvioinnissa todettuun määrään takautuvasti (ex tunc).
- 32 Sitä vastoin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että BGB:n 315 §:n perusteella suoritettavaa kohtuullisuuteen perustuvaa arviointia ja direktiivin 2001/14 säännösten samanaikaista soveltamista ei voida hyväksyä. Kyseisen tuomioistuimen mukaan tämän 315 §:n soveltamiseen liittyy tosiasiallisesti sääntelytehtävä, mikä ei ole yhteensopiva mainitun direktiivin 30 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä virkkeessä olevan yhtä ainoaa sääntelyviranomaista koskevan viittauksen kanssa, ja 315 §:n soveltamisessa ei oteta riittävästi huomioon tässä direktiivissä mainittuja infrastruktuurin käyttömaksujen laskemista koskevia periaatteita.
- 33 Tässä tilanteessa Landgericht Berlin (Berliinin alueellinen tuomioistuin) on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- 1) Onko unionin oikeussääntöjä ja erityisesti direktiivin [2001/14] 30 artiklan 1 kohdan ensimmäistä virkettä, 2 ja 3 kohtaa, 5 kohdan ensimmäistä alakohtaa ja 6 kohtaa tulkittava siten, että rautateiden infrastruktuurin käyttömaksuja, joista on sovittu tai jotka on määritetty rataverkon haltijan ja hakijan välisessä puitesopimuksessa, ei voida vaatia takaisin, mikäli maksujen palauttamista ei vaadita kansallisessa sääntelyelimestä käytäväksi säädetyssä menettelyssä ja vastaavissa tuomioistuinmenettelyissä, joissa sääntelyelimen asianomaiset päätökset on tutkittu?
 - 2) Onko unionin oikeussääntöjä ja erityisesti direktiivin [2001/14] 30 artiklan 1 kohdan ensimmäistä virkettä, 2 ja 3 kohtaa, 5 kohdan ensimmäistä alakohtaa sekä 6 kohtaa tulkittava siten, että rautateiden infrastruktuurin käyttömaksuja, joista on sovittu tai jotka on määritetty rataverkon haltijan ja hakijan välisessä puitesopimuksessa, ei voida vaatia takaisin, jos riidanalaisia rautateiden infrastruktuurin käyttömaksuja ei ole ensin saatettu kansallisen sääntelyelimen käsiteltäväksi?
 - 3) Sopiiko rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen kohtuullisuuden valvonta siviilituomioistuimissa sellaisen kansallisen siviilioikeuden säännöksen perusteella, jossa siinä tapauksessa, että osapuoli on määrittänyt suorituksen yksipuolisesti, annetaan tuomioistuimille mahdollisuus valvoa määritetyn suorituksen kohtuullisuutta ja tarvittaessa vahvistaa omalla päätöksellään kohtuullisena pitämänsä suoritus, yhteen niiden unionin oikeussääntöjen kanssa, joissa rataverkon haltija veloitetaan noudattamaan tiettyjä käyttömaksujen määrittämistä koskevia yleisiä sääntöjä, kuten kustannusten kattamista koskevaa sääntöä (direktiivin [2001/14] 6 artiklan 1 kohta), tai ottamaan huomioon markkinoiden kestokykyä koskevat perusteet (direktiivin [2001/14] 8 artiklan 1 kohta)?
 - 4) Jos kolmanteen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko siviilituomioistuimen otettava harkintavaltaansa käyttäessään huomioon direktiivissä [2001/14] rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen vahvistamiselle säädetyt perusteita, ja jos on, niin mitä perusteita?

- 5) Sopiiko käyttömaksujen kohtuullisuuden tutkiminen siviilituomioistuimessa kolmannessa kysymyksessä mainitun kansallisen säännöksen perusteella yhteen unionin oikeuden kanssa siltä osin kuin siviilituomioistuimet vahvistavat käyttömaksun rautateiden haltijan yleisistä hinnoitteluperiaatteista ja hinnoista poiketen, vaikka rautateiden haltija velvoitetaan unionin oikeudessa kohtelemaan syrjimättömästi kaikkia, joilla on oikeus käyttää infrastruktuuria (direktiivin [2001/14] 4 artiklan 5 kohta)?
- 6) Sopiiko rataverkon haltijan vahvistamien käyttömaksujen kohtuullisuuden tutkiminen siviilituomioistuimissa yhteen unionin oikeuden kanssa siitä näkökulmasta, että unionin oikeudessa otetaan lähtökohdaksi sääntelyelimen toimivalta ratkaista rataverkon haltijan ja infrastruktuurin käyttöoikeuden haltijoiden välisiä kiistoja, jotka koskevat rautateiden infrastruktuurin käyttömaksuja tai niiden käyttömaksujen suuruutta tai rakennetta, joita infrastruktuurin käyttöoikeuden haltijan on tai olisi maksettava (direktiivin [2001/14] 30 artiklan 5 kohdan kolmas alakohta), ja että sääntelyelin ei enää voisi varmistaa rautateiden sääntelemiseksi annetun lainsäädännön yhdenmukaista soveltamista (direktiivin [2001/14] 30 artiklan 3 kohta) eri siviilituomioistuimissa käsiteltävien riitojen mahdollisen suuren määrän vuoksi?
- 7) Onko unionin oikeuden ja erityisesti direktiivin [2001/14] 4 artiklan 1 kohdan mukaista, että kansallisissa säännöksissä edellytetään, että rataverkon haltijan kaikki rautateiden infrastruktuurin käyttömaksut on laskettava yksinomaan suorien kustannusten perusteella?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen, toinen, viides ja kuudes kysymys

- 34 Ensimmäisellä, toisella, viidennellä ja kuudennella kysymyksellään, jotka on syytä käsitellä yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, onko direktiivin 2001/14 säännöksiä ja erityisesti sen 4 artiklan 5 kohtaa ja 30 artiklan 1, 3, 5 ja 6 kohtaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen sellaisen kansallisen säännösten soveltamiselle, jossa säädetään yleisten tuomioistuinten suorittamasta rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen kohtuullisuuden tapauskohtaisesta valvonnasta ja mahdollisuudesta tarvittaessa muuttaa näiden maksujen määrää riippumatta tämän direktiivin 30 artiklassa säädetyn sääntelyelimen suorittamasta valvonnasta.
- 35 Aluksi on tähän kysymykseen vastaamiseksi muistutettava direktiivin 2001/14 tavoitteista sekä siinä säädetystä periaatteista ja aineellisista ja muodollisista edellytyksistä rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen alalla.

Direktiivin 2001/14 tavoitteet

- 36 Direktiivin 2001/14 tavoitteena on muun muassa taata ketään syrjimätön pääsy infrastruktuurikapasiteetin käyttöön, kuten erityisesti tämän direktiivin johdanto-osan 5 ja 11 perustelukappaleessa todetaan (ks. vastaavasti tuomio 28.2.2013, komissio v. Unkari, C-473/10, EU:C:2013:113, 47 kohta ja tuomio 18.4.2013, komissio v. Ranska, C-625/10, EU:C:2013:243, 49 kohta).
- 37 Lisäksi direktiivin 2001/14 tavoitteena on taata rehellinen kilpailu. Tämän direktiivin johdanto-osan 16 perustelukappaleessa todetaan tästä, että infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisyjärjestelmien olisi mahdollistettava rehellinen kilpailu rautatiepalvelujen tarjonnassa.

- 38 Direktiivillä 2001/14 perustetulla hinnoittelujärjestelmällä hallinnointivälineenä pyritään varmistamaan toinen tavoite, joka on rataverkon haltijan riippumattomuus (ks. vastaavasti tuomio 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, EU:C:2013:114, 44 kohta ja tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, EU:C:2013:116, 82 kohta).
- 39 Lisäksi mainitun direktiivin johdanto-osan 12 perustelukappaleen mukaan rautateiden infrastruktuurin tehokkaan käyttämisen tavoitteen toteuttamiseksi on suotavaa, että nämä järjestelmät kannustavat rataverkkojen haltijoita optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa (ks. vastaavasti tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, EU:C:2013:116, 82 kohta).
- 40 Jotta tämä tavoite voi toteutua, rataverkon haltijoille on direktiivin johdanto-osan 20 perustelukappaleen mukaan sallittava tietty harkintavalta (ks. vastaavasti tuomio 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, EU:C:2013:114, 44 kohta ja tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, EU:C:2013:116, 82 kohta).
- 41 Lisäksi direktiivin johdanto-osan 34 perustelukappaleessa todetaan, että investoinnit rautateiden infrastruktuuriin ovat toivottavia ja että hinnoittelujärjestelmien on tarjottava rataverkon haltijoille kannustimia tarkoituksenmukaisten investointien tekemiseksi taloudellisesti järkeviin kohteisiin. Rataverkon haltijoita ei kuitenkaan voitaisi kannustaa investoimaan infrastruktuuriin, jos niillä ei ole tiettyä harkintavaltaa hinnoittelujärjestelmässä (tuomio 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, EU:C:2013:114, 45 kohta).
- 42 Lopuksi on todettava, että koska rautateiden infrastruktuuri on monopoli, direktiivin johdanto-osan 40 perustelukappaleessa todetaan, että tämän vuoksi on tarpeen tarjota rataverkon haltijoille kannustimia kustannusten vähentämiseksi ja infrastruktuurin hallinnoinnin tehostamiseksi.
- 43 Tällainen rautateiden infrastruktuurin tehokas hallinto ja oikeudenmukainen ja ketään syrjimätön käyttö edellyttävät saman direktiivin johdanto-osan 46 perustelukappaleen mukaan sellaisen sääntelyelimen perustamista, joka valvoo unionin merkityksellisten sovellettavien sääntöjen soveltamista ja toimii muutoksenhakuelimenä riippumatta mahdollisuudesta hakea muutosta tuomioistuimelta.

Direktiivissä 2001/14 vahvistetut aineelliset periaatteet

- 44 Direktiivin 2001/14 1 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan on niin, että jotta rataverkon haltijoille voidaan antaa mahdollisuus markkinoida ja hyödyntää infrastruktuuria mahdollisimman tehokkaasti, jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä noudatetaan tässä direktiivissä vahvistettuja periaatteita.
- 45 Tästä on todettava, että koska ennakoedellytys rehelliselle kilpailulle rautatiepalvelujen alalla on rautatieyritysten tasapuolinen kohtelu, rataverkon haltijan on varmistettava mainitun direktiivin 4 artiklan 5 kohdan nojalla, että hinnoittelujärjestelmän soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.
- 46 On huomautettava, että tässä säännöksessä pannaan täytäntöön direktiivin 2001/14 johdanto-osan 11 perustelukappaleessa mainittu periaate, jonka mukaan hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä on kaikille yrityksille mahdollistettava yhtäläinen ja ketään syrjimätön markkinoillepääsy ja mahdollisuuksien mukaan täytettävä kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja ketään syrjimättömällä tavalla.

- 47 Tämä periaate, joka perustuu direktiivin 2001/14 johdanto-osan 11 perustelukappaleeseen ja 9 artiklan 5 kohtaan, jossa säädetään, että samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava samanlaisia alennusjärjestelmiä, muodostaa näin ollen keskeisen perusteen rautateiden infrastruktuurin käyttömaksun määrittelylle ja takaisin perimiselle.
- 48 Tämän tavoitteen toteutumisen varmistamiseksi ja avoimuuden vuoksi direktiivin 2001/14 3 artiklassa, jossa toistetaan direktiivin johdanto-osan viidennen perustelukappaleen sisältö, veloitetaan rataverkon haltija laatimaan ja julkaisemaan verkkoselostus, jossa selostetaan muun muassa hinnoitteluperiaatteet ja hinnat direktiivin 2001/14 liitteen I mukaisesti.
- 49 Niin ikään rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen vahvistamiseen ja perimiseen liittyen direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, että infrastruktuurin käyttömaksujen määrittelystä ja perimisestä vastaavat rataverkon haltijat, joiden on varmistettava yhtenäisten periaatteiden noudattaminen, kuten erityisesti mainitun direktiivin 4 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään (ks. vastaavasti tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, EU:C:2013:116, 84 kohta ja tuomio 3.10.2013, komissio v. Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, 41 kohta).
- 50 Näin ollen rataverkon haltijoiden, joiden tehtävänä on maksujen määrittäminen ja periminen syrjimättömällä tavalla, on paitsi sovellettava rautatieverkon käyttöehtoja tasapuolisesti kaikkiin tämän verkon käyttäjiin, myös valvottava, että tosiasiallisesti perityt maksut ovat näiden edellytysten mukaisia.
- 51 Direktiivissä 2001/14 vahvistettu ja edellä esitetty syrjintäkiellon periaate liittyy välittömästi harkintavaltaan, joka annetaan tällä direktiivillä rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen vahvistamista ja perimistä varten. Sen harkintavallan lisäksi, joka jäsenvaltioille annetaan direktiivin 2001/14 7 artiklan säännösten ja sitä seuraavien säännösten saattamiseksi osaksi kansallista oikeutta ja niiden soveltamiseksi, direktiivin 4 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetään tältä osin, että maksun määrittelystä vastaa rataverkon haltija, jolle näin ollen annetaan tiettyä täysin omaa harkintavaltaa.
- 52 Tässä yhteydessä direktiivin 2001/14 12 artiklan mukaisesti tilanteessa, jossa mainittu haltija, jonka ei tarvitse periä peruutusmaksuja, päättää kuitenkin tehdä näin, näillä maksuilla kannustetaan kapasiteetin tehokkaaseen käyttöön, mikäli ne ovat asianmukaisia ja ne on vahvistettu mainitun direktiivin 1 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa mainitun periaatteen mukaisesti.
- 53 Direktiivin 2001/14 seitsemännen perustelukappaleen sanamuoto on samansuuntainen, kun siinä todetaan, että rautateiden infrastruktuurin optimaalisen käytön edistämiseksi osaltaan vähennetään yhteiskunnalle liikenteestä aiheutuvia kustannuksia.
- 54 Lopuksi on todettava, että tämän direktiivin johdanto-osan 35 perustelukappaleen mukaan hinnoittelujärjestelmällä annetaan taloudellisia viestejä käyttäjille ja on tärkeää, että nämä viestit rautatieyrityksille ovat johdonmukaisia ja auttavat yrityksiä tekemään järkeviä päätöksiä. Tästä seuraa, että näillä kannustimilla voi olla tavoiteltu vaikutus vain, mikäli rataverkon haltijalla on tosiasiallisesti mahdollisuus mukauttaa kaupallinen toimintansa markkinaolosuhteisiin. Tämän vuoksi direktiivissä 2001/14 myönnetään rataverkon haltijalle tietty harkintavalta, jotta se toteuttaisi tämän direktiivin tavoitteet. Näiden tavoitteiden huomioon ottaminen ilmenee kaikentyyppisten maksujen ja erityisesti pyydettyjen mutta käyttämättä jätettyjen kapasiteettimaksujen yhtenäisenä vahvistamisena ja valvontana.

Direktiivissä 2001/14 vahvistetut menettelylliset periaatteet

- 55 Direktiivin johdanto-osan 46 perustelukappaleessa todetaan sääntelyelimestä, että rautateiden infrastruktuurin tehokas hallinto ja oikeudenmukainen ja ketään syrjimätön käyttö edellyttävät sellaisen sääntelyelimen perustamista, joka valvoo näiden unionin oikeussääntöjen soveltamista ja toimii muutoksenhakuelimenä riippumatta mahdollisuudesta hakea muutosta tuomioistuimelta.
- 56 Niinpä tämän direktiivin 30 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on perustettava sääntelyelin, johon voi mainitun direktiivin 30 artiklan 2 kohdan nojalla vedota hakija, joka katsoo ”tulleensa kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi”. Tällainen valitus voi koskea tämän viimeksi mainitun säännöksen mukaan muun muassa rataverkon haltijan päätöksiä, jotka liittyvät hinnoittelujärjestelmään tai hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruuteen tai määräytymisperusteisiin, ja sääntelyelimen on direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan nojalla ratkaistava valitukset ja toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi kahden kuukauden kuluessa.
- 57 Tästä seuraa, että yksittäistapaukseen sovellettavien maksujen arvioinnin lisäksi tämän elimen on valvottava, että kaikki maksut, jotka muodostavat hinnoittelujärjestelmän, ovat mainitun direktiivin säännösten mukaisia.
- 58 Sääntelyelimen, joka valvoo maksujen syrjimättömyyttä, harjoittama keskitetty valvonta vastaa näin ollen periaatetta, jonka mukaan rataverkon haltija vahvistaa mainitut maksut keskitetysti syrjäntäkiellon periaatetta noudattaen.
- 59 Säännökset, jotka liittyvät sääntelyelimen tekemien päätösten vaikutuksiin ja sen harjoittaman valvonnan laajuuteen, on nähtävä tätä taustaa vasten.
- 60 Vastaavasti direktiivin 2001/14 30 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen nojalla sääntelyelimen on varmistettava, että rataverkon haltijan määräämät maksut ovat II luvun mukaisia ja ketään syrjimättömiä. Lisäksi tämän direktiivin 30 artiklan 3 kohdan toisessa virkkeessä säädetään, että infrastruktuurin käyttömaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja rataverkon haltijan välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla, ja sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia.
- 61 Direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan toisen alakohdan mukaan sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia, joten mainituilla päätöksillä on erga omnes -vaikutus.
- 62 Direktiivin 2001/14 30 artiklan 6 kohdan mukaan on otettava käyttöön näitä päätöksiä koskeva tuomioistuinvalvonta.
- 63 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin ensimmäiseen, toiseen, viidenteen ja kuudenteen kysymykseen, sellaisina kuin ne on muotoiltu uudelleen tämän tuomion 34 kohdassa, on vastattava näiden periaatteiden valossa.

BGB:n 315 §:n säännökset sellaisina kuin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on niitä tulkinnut

- 64 BGB:n 315 §:n osalta ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi, että tässä Saksan siviilioikeuden säännöksessä säädetään, että kun laissa tai sopimuksessa annetaan yhdelle sopimuspuolelle, kuten rataverkon haltijalle, oikeus määrittää sopimukseen perustuva suoritus yksipuolisesti, tätä oikeutta on epäselvässä tilanteessa kuitenkin käytettävä kohtuuden mukaan. Siviilituomioistuimet voivat varmistaa kohtuuden noudattamisen, ja mikäli ne toteavat suorituksen määrityksen kohtuuttomaksi, ne korvaavat sen

harkinnanvaraisesti tehdyllä kohtuullisella tuomioistuinratkaisulla. BGB:n 315 §:n tarkoitus on näin ollen korjata yksittäistapauksissa suoritus, joka sopimuksen kohteeseen nähden on liian suuri tai suhteeton.

- 65 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa lisäksi, että Saksan siviilituomioistuinten oikeuskäytännön mukaan DB Netzin infrastruktuurin käyttö sopimusten lausekkeissa, joissa viitataan reittihintajärjestelmään, määrätään yhtäältä sopimusperusteisesta oikeudesta määrittää suoritus, ja toisaalta, että asetuksenmukainen velvollisuus hinnastojen laatimiseen ilmentää lakiin perustuvaa oikeutta määrittää suoritus. Nämä tuomioistuimet ovat päätelleet tämän perusteella olevansa toimivaltaisia valvomaan maksuja BGB:n 315 §:n 3 momentin nojalla ja tekemään tarvittaessa omia päätöksiä kohtuullisarvioinnin perusteella.
- 66 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan Saksan tuomioistuimet tulkitsevat Saksan rautatielainsäädäntöä eli AEG:n ja EIBV:n, jolla direktiivi 2001/14 saatettiin osaksi kansallista oikeusjärjestystä, säännöksi siten, että rautatielainsäädäntö ei ole esteenä BGB:n 315 §:ään perustuvan siviilioikeudellisen valvonnan soveltamiselle. Tällaista valvontaa ei ole suljettu pois, koska rataverkon haltijalla on yksityisen autonomian periaatteen nojalla harkintavaltaa määrittäessään rautateiden infrastruktuurin käyttömaksuja sääntelyelimen harjoittamasta valvonnasta huolimatta.
- 67 Tämän oikeuskäytännön mukaan BGB:n 315 §:ää ja Saksan rautatielainsäädäntöä on menettelyllisistä syistä myös sovellettava samanaikaisesti. Rautatieliikenneyritys voi nostaa ilman erityisiä edellytyksiä BGB:n 315 §:n 3 momentin mukaisen kanteen, jotta tuomioistuin vahvistaisi kohtuullisen käyttömaksun. Tällainen kanne johtaa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan väistämättä rataverkon haltijan vahvistaman maksun valvontaan ja tarvittaessa sen määrän alentamiseen kohtuullisuusarvioinnin perusteella takautuvasti (ex tunc), mutta tällainen vaikutus on epävarma sääntelyelimen tekemien päätösten osalta.
- 68 Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että mainitun oikeuskäytännön mukaan BGB:n 315 §:ää voidaan soveltaa silloinkin, kun maksut on vahvistettu yleisen hinnaston muodossa, koska rautatieinfrastruktuuriyrittäjien ja rautatieliikenneyrittäjien välistä oikeudellista suhdetta sääntelee siviilioikeudellisesti AEG:n 14 §:n 6 momentti.

Unionin tuomioistuimen vastaus

- 69 Aluksi on huomautettava, että unionin tuomioistuimen käytössä olevasta asiakirja-aineistosta käy ilmi, että kansallisten tuomioistuinten BGB:n 315 §:n 3 momentin nojalla harjoittama kohtuullisuusvalvonta on siviilioikeudellinen ja tarkemmin sanoen sopimusoikeudellinen yleinen väline, joka ei konkreettisesti liity direktiivissä 2001/14 säädettyyn rataverkon haltijan vastaanottamien maksujen valvontaan. Näin ollen tällä säännöksellä pyritään oikeudenmukaisen suhteen toteuttamiseen kussakin yksittäistapauksessa.
- 70 On kuitenkin todettava ensinnäkin, että kohtuullisuusarviointi kussakin yksittäistapauksessa on vastoin direktiivin 2001/14 4 artiklan 5 kohdassa ja direktiivin johdanto-osan 11 perustelukappaleessa vahvistettua syrjintäkiellon periaatetta, sellaisena kuin se on esitetty tämän tuomion 45–54 kohdassa.
- 71 Tältä osin asiakirja-aineistosta käy ilmi, että Saksan siviilituomioistuinten lähtökohtana on, että BGB:n 315 §:llä on ”oma soveltamisalansa”, joka on rinnakkainen rautateitä koskevan säännösten soveltamisalan kanssa, ja että näin ollen olisi tutkittava, onko rataverkon haltija käyttäessään hintojen vahvistamista koskevan kansallisen säännösten mukaista harkintavaltaansa ottanut asianmukaisesti huomioon myös muut kuin syrjimätöntä verkkoon pääsyä koskevat kantajana olevan rautatieliikenneyrittäjien edut.

- 72 Tästä on riittävää todeta, että tämä oikeuskäytäntö johtaa suoritusten vastaavuutta koskevien sellaisten aineellisten perusteiden soveltamiseen, joista ei ole säädetty direktiivin 2001/14 merkityksellisissä säännöksissä.
- 73 Nämä perusteet, joita sovelletaan siviilituomioistuimen BGB:n 315 §:n nojalla suorittamassa kohtuullisuuteen perustuvassa valvonnassa, vaarantavat näin ollen direktiivin 2001/14 mukaiset tavoitteet, koska ei ole olemassa kyseisessä oikeuskäytännössä vahvistettuja yhtenäisiä perusteita, vaan perusteita sovelletaan tapauskohtaisesti sopimuksen tarkoituksen ja oikeusriidan osapuolten etujen perusteella.
- 74 Koska BGB:n 315 §:n soveltaminen painottaa yksinomaan yksittäisen sopimuksen taloudellista järkevyyttä, siinä jätetään huomiotta se seikka, että vain yhtenäisiin perusteisiin perustuvien maksujen vahvistamisella voidaan taata se, että maksupolitiikkaa sovelletaan samalla tavalla kaikkiin rautatieyrityksiin.
- 75 Yhtäältä BGB:n 315 §:n nojalla toteutettu sopimusta koskeva kohtuullisuusarviointi ja toisaalta direktiivin 2001/14 mukainen rautatiesäännöstö liittyvät erilaisiin näkökohtiin, jotka voivat yhden ja saman sopimuksen yhteydessä johtaa ristiriitaisiin lopputuloksiin.
- 76 Näin ollen se, että Saksan tuomioistuimet soveltavat kohtuullisuusperiaatetta, on ristiriidassa direktiivissä 2001/14 ilmaistujen periaatteiden ja erityisesti rautatieliikenneyritysten yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa.
- 77 Toiseksi on huomautettava, että jäsenvaltioiden on direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan nojalla vahvistettava hinnoitteluperiaatteet. Ne voivat rataverkon haltijan hallinnon riippumattomuuden huomioon ottaen myös vahvistaa hinnoittelun erityissäantöjä. Tämän säännöksen mukaan viimeksi mainittu vastaa yhtäältä infrastruktuurin käyttömaksujen määrittelystä ja toisaalta niiden perimisestä (ks. mm. tuomio 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, EU:C:2013:114, 39 kohta ja tuomio 3.10.2013, komissio v. Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, 41 kohta).
- 78 Kyseisessä säännöksessä toteutetaan näin ollen 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 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, EU:C:2013:114, 41 kohta; tuomio 11.7.2013, komissio v. Tšekki, C-545/10, EU:C:2013:509, 34 kohta ja tuomio 3.10.2013, komissio v. Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, 42 kohta).
- 79 Rataverkon haltijan hallinnon riippumattomuutta koskevan tavoitteen saavuttamiseksi rataverkon haltijalla on oltava jäsenvaltioiden määrittelemien hinnoitteluperiaatteiden puitteissa tiettyä harkintavaltaa maksujen määrän määräämisessä, jotta se voi käyttää hinnoittelua hallinnointivälineenä (tuomio 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, EU:C:2013:114, 44 kohta ja tuomio 11.7.2013, komissio v. Tšekki, C-545/10, EU:C:2013:509, 35 kohta).
- 80 Direktiivin 2001/14 johdanto-osan 12 perustelukappaleesta ilmenee täten, että hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien on kannustettava rataverkkojen haltijoita optimoimaan infrastruktuurin käyttö jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa (tuomio 28.2.2013, komissio v. Espanja, C-483/10, EU:C:2013:114, 44 kohta).
- 81 Vaikka on totta, että nämä haltijat voivat pääsääntöisesti laskea maksun määrän kaikkiin rautatieyrityksiin sovellettavan hinnoittelujärjestelmän perusteella, ne eivät voi saavuttaa optimointia tällaisella järjestelmällä, mikäli niitä uhkaa koska tahansa se, että siviilituomioistuin vahvistaa kohtuuden mukaan BGB:n 315 §:n nojalla yksinomaan oikeudenkäynnin asianosaisena olevaan rautatieyritykseen sovellettavan maksun, koska se, että kyseinen tuomioistuin vahvistaa tällaisen

maksun, rajoittaa täten rataverkon haltijan harkintavaltaa tavalla, joka on yhteensopimaton direktiivin 2001/14 tavoitteiden kanssa (ks. vastaavasti tuomio 3.10.2013, komissio v. Italia, C-369/11, EU:C:2013:636, 43 kohta).

- 82 Tässä yhteydessä on todettava, että tämän direktiivin 8 artiklan 2 kohdan mukaan rataverkon haltijan on voitava määrätä tai pitää voimassa korkeampia maksuja, jotka perustuvat tiettyjen investointihankkeiden pitkän aikavälin kustannuksiin, jotta rataverkon haltijaa kannustetaan optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö (tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, EU:C:2013:116, 83 kohta).
- 83 Näin ollen on katsottava, että kohtuullisuusperiaatteen perustuva maksujen valvonta ja tarvittaessa BGB:n 315 §:n 3 momentin mukaiseen kohtuullisuusarviointiin perustuvan päätöksen tekeminen ovat direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan mukaisten tavoitteiden vastaisia.
- 84 Kolmanneksi on todettava, että aineellisten arviointiperusteiden soveltaminen BGB:n 315 §:n nojalla olisi joko yhteensopimatonta erityisesti direktiivin 2001/14 4, 7 ja 8 artiklassa säädettyjen arviointiperusteiden kanssa tai – mikäli oletetaan, että nämä vaatimukset ovat viimeksi mainitussa direktiivissä vahvistettujen vaatimusten mukaisia – johtaisi siihen, että siviilituomioistuimet soveltaisivat suoraan rautatielainsäädännön säännöksiä ja kaventaisivat näin sääntelyelimen toimivaltaa.
- 85 Tästä on todettava, että periaatetta, jonka mukaan infrastruktuurin käyttömaksut vahvistaa rataverkon haltija, jonka on noudatettava syrjintäkiellon periaatetta, vastaa valvonta, jota harjoittaa sääntelyviranomainen, jonka puolestaan on valvottava, että maksujen tasapuolisuutta noudatetaan.
- 86 Näin ollen silloin, kun kansalliset siviilituomioistuimet, jotka käsittelevät rautateiden infrastruktuurin käyttömaksuja koskevia oikeusriitoja, soveltavat BGB:n 315 §:n mukaisen kohtuullisuuteen perustuvan valvonnan yhteydessä AEG:n ja EIBV:n alakohtaisen säännösten säännöksiä maksujen laskemistavan ja määrän arvioimiseksi, direktiivin 2001/14 mukaista rautatiesäännöstöä ei arvioi vain toimivaltainen sääntelyelin ja tämän jälkeen tämän elimen päätöksestä nostettua kanteita käsittelevä tuomioistuin, vaan sitä arvioivat ja täsmentävät myös kaikki toimivaltaiset asiaa käsittelevät tuomioistuimet, mikä on vastoin direktiivin 2001/14 30 artiklassa sääntelyelimelle annettua yksinomaista toimivaltaa.
- 87 Tämän seurauksena riippumattomien siviilituomioistuinten erilaiset ratkaisut, joita ei mahdollisesti ole yhtenäistetty ylempien tuomioistuinten oikeuskäytännössä, korvaisivat toimivaltaisen elimen suorittaman valvonnan yhtenäisyyden, jollei muuta johdu myöhemmästä valvonnasta, jota tämän elimen päätöksistä mahdollisesti nostettuja kanteita käsittelevät tuomioistuimet eli tässä tapauksessa hallintotuomioistuin harjoittavat, mistä niin ikään säädetään direktiivin 2001/14 30 artiklassa. Tämä johtaa kahden yhteensovittamattoman päätöksentekomenettelyn päällekkäisyyteen, mikä on ilmeisessä ristiriidassa direktiivin 2001/14 30 artiklan tavoitteen kanssa.
- 88 Neljänneksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korostaa perustellusti sitä käytännössä ylitsepääsemätöntä vaikeutta, jonka siviilituomioistuinten antamien erilaisten yksittäisten oikeudellisten ratkaisujen nopea sisällyttäminen syrjimättömään järjestelmään aiheuttaa siinäkin tapauksessa, että sääntelyelin ryhtyisi toimenpiteisiin näiden ratkaisujen johdosta.
- 89 Ensinnäkin tästä seuraa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan, ainakin ylimmän tuomioistuimen tuomioon asti, syrjivä kohtelu sen mukaan, ovatko rautatieyritykset saattaneet asian siviilituomioistuimen käsiteltäväksi vai eivät, ja sen mukaan, minkä sisältöinen tuomioistuimen antama ratkaisu on, ja tämä loukkaa selvästi direktiivin 2001/14 4 artiklan 5 kohdassa vahvistettua syrjintäkiellon periaatetta.
- 90 Toiseksi unionin tuomioistuimen käytössä olevasta asiakirja-aineistosta käy ilmi, että BGB:n 315 §:n nojalla suoritettava kohtuullisuuteen perustuva arviointi merkitsee sitä, että mahdollisen rautatieyritysten välisen syrjivän kohtelun välttämiseksi rataverkon haltija tai sääntelyelin tosiasia

mukauttaa maksun ja että sitä sovelletaan kaikkiin muihin rautatieyrityksiin sen jälkeen, kun siviilituomioistuin on tehnyt päätöksen tämän maksun muuttamisesta yhden ainoan yrityksen vaatimuksesta.

- 91 Mikään tämäntyyppinen velvollisuus ei kuitenkaan käy ilmi sääntelyelintä koskevista direktiivin 2001/14 säännöksistä.
- 92 Lisäksi väite, jonka mukaan tämä menettelytapa mahdollistaisi ratkaisun, jolla taataan rautatieyritysten syrjimätön kohtelu, perustuu oletukseen siitä, että sääntelyelimen pitäisi tyytyä reagoimaan yksittäisiin ratkaisuihin, jotka siviilituomioistuimet ovat jo antaneet BGB:n 315 §:n perusteella. Tällainen oletus on kuitenkin selvästi vastoin sääntelyelimelle vahvistettua tehtävää, sellaisena kuin se käy ilmi direktiivin 30 artiklan 2 ja 5 kohdasta.
- 93 Lopuksi tällainen oletus vaarantaisi rataverkon haltijoiden riippumattomuuden, koska niiden olisi siviilituomioistuinten ratkaisujen johdosta pakko hyväksyä yksittäistapausten tutkimisesta seuraavat kiinteämääräiset ”kohtuulliset” maksut, mikä olisi vastoin tehtävää, joka rataverkon haltijalle on annettu direktiivillä 2001/14.
- 94 Viidenneksi on todettava, että tällaisessa tilanteessa sitä, että sääntelyelimen tekemät päätökset sitovat kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan, kuten direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan toisesta virkkeestä käy ilmi, ei noudatettaisi. Tästä säännöksestä käy nimittäin ilmi, että sääntelyelimen päätöksillä, joihin tarvittaessa voidaan kohdistaa tuomioistuinvalvontaa, on oikeusvaikutuksia, jotka koskevat kaikkia rautatiealalla toimivia päätösten soveltamisalaan kuuluvia osapuolia, olivatpa nämä rautatieliikenneyrityksiä tai rataverkon haltijoita. Tämän periaatteen vastaista olisi se, että ratkaisut, jotka siviilituomioistuimet antavat mahdollisesti maksujen määrittämisestä koskevassa säännöstössä vahvistettujen perusteiden mukaisesti, vaikuttaisivat vain niihin, jotka ovat näissä tuomioistuimissa käsiteltävien oikeusriitojen asianosaisia.
- 95 Niinpä käyttöoikeuden haltija, joka nostaisi kanteen rataverkon haltijaa vastaan saadakseen palautetuksi osan kohtuuttomaksi todettua maksua, saisi väistämättä etua niihin kilpailijoihinsa nähden, jotka eivät olisi nostaneet tällaista kannetta. Asiaa käsittelevällä siviilituomioistuimella ei, toisin kuin sääntelyelimellä, olisi kuitenkaan mahdollisuutta laajentaa oikeusriitaa koskemaan muita infrastruktuurin käyttösopimuksia tai antaa ratkaisua, jota sovellettaisiin koko rautatiealalla.
- 96 Tämä tilanne kyseenalaistaisi paitsi rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevasta säännöstöstä seuraavan periaatteen, jonka mukaan tehdyt päätökset sitovat kaikkia, jotka kuuluvat päätösten soveltamisalaan, ja johtaisi väistämättä käyttöoikeuden haltijoiden eriarvoiseen kohteluun, mitä direktiivillä 2001/14 nimenomaan pyritään välttämään, mutta vaarantaisi myös tavoitteen rehellisen kilpailun takaamisesta rautatiepalvelujen alalla.
- 97 Näin ollen maksujen palauttaminen siviilioikeuden säännösten nojalla on mahdollista vain tilanteessa, jossa sääntelyelin tai sen päätöstä valvova tuomioistuin on kansallisen oikeuden säännösten mukaisesti ensin todennut maksun lainvastaisuuden rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevaan säännöstöön nähden, ja mikäli palautusta voidaan vaatia kansallisissa siviilituomioistuimissa nostetussa kanteessa enemmän kuin tässä säännöstössä tarkoitetulla muutoksenhaulla.
- 98 Kuudenneksi unionin tuomioistuimen käytettävissä olevasta asiakirja-aineistosta käy ilmi, että sovintoratkaisun tekemistä siviilioikeudellisessa menettelyssä ja näin ollen BGB:n 315 §:n nojalla aloitetussa menettelyssä ei ole suljettu pois. Oletus, jonka mukaan BGB:n 315 §:llä on edelleen itsenäinen soveltamisala rinnakkain rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevan säännöston kanssa, merkitsee, että mahdolliset neuvottelut sovintoratkaisun tekemiseksi voitaisiin käydä ilman, että sääntelyelin, joka ei ole tällaisen menettelyn osapuoli, osallistuu niihin.

- 99 Tämä sääntelyelimen poissulkeminen on kuitenkin ristiriidassa direktiivin 2001/14 30 artiklan 3 kohdan toisen ja kolmannen virkkeen sanamuodon ja tavoitteen kanssa; kyseisessä kohdassa säädetään yhtäältä, että infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja rataverkon haltijan välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla, ja toisaalta, että viimeksi mainitun on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa mainitussa direktiivissä säädettyjä vaatimuksia.
- 100 Seitsemänneksi on todettava, että Saksan tuomioistuinten toteuttama BGB:n 315 §:n soveltaminen ei vaikuta olevan yhteensovittavissa direktiivin 2001/14 sen tavoitteen kanssa, jonka mukaan rataverkon haltijoita on kannustettava optimoimaan infrastruktuuriensa käyttöä erityisesti mainitun direktiivin 12 artiklan ensimmäisen kohdan – jonka mukaan rataverkon haltija voi periä asianmukaisen maksun kapasiteetista, jota on pyydetty mutta jätetty käyttämättä – nojalla. Perustelun, johon BGB:n 315 §:n soveltaminen nojautuu ja jonka mukaan tällä pykälällä on itsenäinen soveltamisala, joka on rinnakkainen rautateiden infrastruktuurin käyttöä koskevan säännösten soveltamisalan kanssa, pitäisi johtaa siihen päätelmään, että tämän säännösten erityisiä tavoitteita ei ole otettu huomioon.
- 101 Mikäli BGB:n 315 §:n soveltaminen mahdollistaa direktiivin 2001/14 erityisten tavoitteiden huomioon ottamisen, on olemassa ilmeinen vaara siitä, että maksujen alentaminen yksittäistapauksissa ilmenee erilaisina kannustavina vaikutuksina ja että rautatieliikenneyrityksiä kannustetaan hankkimaan siviilikanteilla etuja, joita muilla samanlaisessa tilanteessa olevilla yritysillä ei ole.
- 102 Tällainen kannustaminen voi kuitenkin myös haitata intressiä myötävaikuttaa infrastruktuurin optimaaliseen käyttöön asianmukaisella järjestelytoimenpiteellä tai kapasiteettivarausten mahdollisimman aikaisella peruuttamisella, mikä on direktiivin 2001/14 12 artiklan tavoitteen vastaista.
- 103 Kaiken edellä esitetyn perusteella direktiivin 2001/14 säännöksiä ja erityisesti sen 4 artiklan 5 kohtaa ja 30 artiklan 1, 3, 5 ja 6 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen sellaisen kansallisen säännösten soveltamiselle, jossa säädetään yleisten tuomioistuinten suorittamasta rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen kohtuullisuuden tapauskohtaisesta valvonnasta ja mahdollisuudesta tarvittaessa muuttaa näiden maksujen määrää riippumatta tämän direktiivin 30 artiklassa säädetyn sääntelyelimen suorittamasta valvonnasta.

Kolmas, neljäs ja seitsemäs kysymys

- 104 Kolmas, neljäs ja seitsemäs kysymys koskevat ainoastaan tilannetta, jossa ensimmäiseen, toiseen, viidenteen ja kuudenteen kysymyksen vastataan myöntävästi.
- 105 Koska ensimmäiseen, toiseen, viidenteen ja kuudenteen kysymyksen annettu vastaus on kieltävä, ei kolmanteen, neljäänteen ja seitsemänteen kysymyksen ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

- 106 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 (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 29.4.2004 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2004/49/EY, säännöksiä ja erityisesti sen 4 artiklan 5 kohtaa ja 30 artiklan 1, 3, 5 ja 6 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen sellaisen kansallisen säännösten soveltamiselle, jossa säädetään yleisten tuomioistuinten suorittamasta rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen kohtuullisuuden tapauskohtaisesta valvonnasta ja mahdollisuudesta tarvittaessa muuttaa näiden maksujen määrää riippumatta tämän direktiivin 30 artiklassa säädetyn sääntelyelimen suorittamasta valvonnasta.

Allekirjoitukset