



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
28 päivänä maaliskuuta 2019¹

Asia C-210/18

**WESTbahn Management GmbH
vastaan
ÖBB-Infrastruktur AG**

(Ennakkoratkaisupyyntö – Schienen-Control Kommission (rautateiden valvontalautakunta, Itävalta))

Ennakkoratkaisumenettely – Liikenne – Yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue – Direktiivi 2012/34/EU – Matkustaja-asetat ja niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat – Rautatieinfrastruktuuri – Matkustajalaiturien sisältyminen rautatieinfrastruktuuriin – Käyttömaksut – Tuomion vaikutusten rajoittaminen

1. Luetaanko matkustajalaiturit osaksi rautatieliikenteen matkustaja-asemia? Vastaus tähän kysymykseen ei ole niin ilmeinen kuin näyttää, kun unionin säännökset (direktiivi 2012/34/EU)² aiheuttavat tiettyä sekaannusta yhtäältä rautatieinfrastruktuurin ja toisaalta palvelupaikkojen määrittelyssä.
2. Direktiivissä 2012/34 matkustaja-asetat ja tavaraliikenneterminaalit luokitellaan rautatieliikenteen palvelupaikoiksi. Direktiiviin sisältyvässä ”rautatieinfrastruktuurin osien luettelossa” mainitaan kuitenkin ”matkustaja- ja tavaralaiturit, myös matkustaja-asetilla ja tavaraliikenneterminaleissa”.
3. Rautatieyrittäjiltä perittävät matkustajalaiturien käyttömaksut lasketaan sen mukaan, kumpaan ryhmään matkustajalaiturit kuuluvat. Tämä ongelma on tullut esiin Schienen-Control Kommissiionissa (rautateiden valvontalautakunta, Itävalta; jäljempänä valvontalautakunta), jonka tehtävänä on käsitellä tämän alan riitoja hallintomenettelyssä.³

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Unionin oikeus – direktiivi 2012/34

4. Direktiivin 2012/34 3 artiklassa (”Määritelmät”) säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan

¹ Alkuperäinen kieli: espanja.

² Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EUVL 2012, L 343, s. 32).

³ Unionin tuomioistuin myöntää tämän lautakunnan voivan kuulua elimiin, joilla on oikeus esittää ennakkoratkaisupyyntöjä (tuomio 22.11.2012, Westbahn Management, C-136/11, EU:C:2012:740, 26–31 kohta). Suhtaudun hieman varauksellisesti tähän luokitteluun, jota analogisin perustein voitaisiin soveltaa käytännössä kaikkiin alakohtaisiin sääntelyelimiin.

- 1) 'rautatieyrityksellä' tämän direktiivin mukaisesti toimiluvan saanutta julkista tai yksityistä yritystä, jonka päätoimena on rautateiden tavara- ja/tai henkilöliikenteen harjoittaminen ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;
- 2) 'rataverkon haltijalla' elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautatieinfrastruktuurin rakentamisesta, hallinnoinnista ja kunnossapidosta, mukaan lukien liikenteen hallinta sekä ohjaus, hallinta ja merkinanto; verkkoa tai verkon osaa koskevat rataverkon haltijan tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille;
- 3) 'rautatieinfrastruktuurilla' kaikkia niitä nimikkeitä, jotka luetellaan liitteessä I;

--

- 11) 'palvelupaikalla' rakennelmaa, mukaan lukien maa-alueet, rakennukset ja laitteet, joka on kokonaan tai osittain erityisesti järjestetty yhden tai useamman liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitetun palvelun tarjoamiseen;
- 12) 'palvelupaikan ylläpitäjällä' julkista tai yksityistä yhteisöä, joka vastaa yhden tai useamman palvelupaikan hallinnoinnista tai joka tarjoaa rautatieyrityksille yhtä tai useampaa liitteessä II olevissa 2–4 kohdassa tarkoitettua palvelua;

--”

5. Direktiivin 13 artiklassa ("Palvelujen käyttöoikeutta koskevat edellytykset”):

”1. Rataverkon haltijoiden on tarjottava kaikille rautatieyrityksille ketään syrjimättömällä tavalla liitteessä II olevassa 1 kohdassa vahvistetut vähimmäiskäyttömahdollisuudet.

2. Palvelupaikan ylläpitäjien on tarjottava kaikille rautatieyrityksille ketään syrjimättömällä tavalla käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palvelupaikkoihin ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin.

--

4. Rautatieyritysten hakemuksiin palvelupaikan käyttöoikeuden saamiseksi ja palvelujen saamiseksi liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitetussa palvelupaikassa on vastattava 55 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen asettamaan kohtuulliseen määräaikaan mennessä. Tällaiset hakemukset voidaan hylätä ainoastaan, jos on olemassa toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat niille kyseessä olevan tavara- tai henkilöliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittisuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin. Tämä ei velvoita palvelupaikan ylläpitäjää tekemään investointeja resursseihin tai varusteisiin rautatieyritysten kaikkien hakemusten täyttämiseksi. --

--”

6. Direktiivin 31 artiklassa ("Hinnoitteluperiaatteet”) säädetään seuraavaa:

”1. Rautateiden infrastruktuurin käyttömaksut on maksettava infrastruktuurin haltijalle ja palvelujen käyttömaksut palvelupaikan ylläpitäjälle, ja maksut on käytettävä niiden liiketoimien rahoittamiseen.

--

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

--

7. Maksu, joka määrätään liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettusta radan käyttöoikeudesta palvelupaikoissa ja palvelujen tarjoamisesta kyseisissä paikoissa, ei kuitenkaan saa ylittää niiden tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia lisättynä kohtuullisella voitolla.”

7. Direktiivin liitteessä I (”Luettelo rautatieinfrastruktuurin osista”) todetaan seuraavaa:

”Rautatieinfrastruktuuri koostuu seuraavista osista, jos ne ovat osa kiinteää rataa, mukaan luettuina sivuraiteet, mutta ei raiteita, jotka sijaitsevat korjaamoissa taikka vaunu- tai veturihalleissa, eikä yksityisiä haara- tai sivuraiteita:

- Maapohja;
- Raiteet ja ratapenikka, erityisesti vallit, maanleikkaukset, vedenpoistokanavat ja ojat, ojakivetykset, rummut, seinämät, radanvarsipenkereitä suojaava kasvillisuus jne.; matkustaja- ja tavaralaiturit, myös matkustaja- asemilla ja tavaraliikenneterminaaleissa; ajo- ja jalankulkutiet; aitamuurit, pensasaidat ja muut aidat; paloturvallisuuskaitat; vaihteiden ja risteysten lämmityspisteiden laitteet; risteykset jne.; lumiaidat;

--

- Matkustajia ja tavaroita varten olevat liittymät, mukaan lukien tieliittymät ja sellaisille matkustajille tarkoitettut liittymät, jotka saapuvat paikalle tai poistuvat paikalta jalan;

--

- Infrastruktuurista vastaavan osaston käyttämät rakennukset, mukaan lukien niiden osuus liikennemaksujen kantamiseen tarvittavista rakenteista ja laitteista.”

8. Liitteessä II (”Rautatieyrityksille tarjottavat palvelut (13 artiklassa tarkoitettut)”) todetaan seuraavaa:

”1. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:

- a) rautateiden ratakapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;
- b) oikeus käyttää myönnettyä kapasiteettia;
- c) rautatieinfrastruktuurin käyttö, mukaan lukien verkon risteysasemat ja vaihteet;

--

2. Käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, on annettava seuraaville palvelupaikoille, kun ne ovat olemassa, ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin:

- a) matkustaja- asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat, mukaan lukien matkatietopalvelut ja soveltuvat tilat lipunmyyntipalveluille;

--”

B Kansallinen oikeus – rautatielaki

9. Rautatielain (Eisenbahngesetz) 10a §:ään sisältyvässä rautatieinfrastruktuurin määritelmässä viitataan suoraan direktiivin 2012/34 liitteeseen I.

10. Vähimmäispalveluista, joihin rautatieinfrastruktuurin käyttö sisältyy, säädetään rautatielain 58 §:ssä, jonka sanamuoto on sama kuin direktiivin 2012/34 liitteessä II olevan 1 kohdan c alakohdan.

11. Rautatielain 58b §:ssä, joka koskee palvelupaikkojen ja palvelujen käyttöoikeutta, täsmennetään direktiivin 2012/34 liitteessä II olevan 2 kohdan sanamuodon mukaisesti, että palvelupaikkojen ylläpitäjien on tarjottava ketään syrjimättömällä tavalla käyttöoikeus kaikkiin palvelupaikkoihinsa.

12. Siltä osin kuin on kyse rautatieliikenteen toimintakustannuksista ja palvelujen hinnoittelusta, rautatielain 67 §:ssä ja 69b §:n 1 momentissa toistetaan direktiivin 2012/34 13 artiklan 3 ja 7 kohdassa vahvistetut hinnoitteluperusteet.

II Tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

13. ÖBB-Infrastruktur AG (jäljempänä ÖBB) toimii direktiivin 2012/34 3 artiklan 2 alakohdassa tarkoitettuna rataverkon haltijana Itävallassa ja ylläpitää palvelupaikkoja.⁴

14. WESTbahn Management GmbH (jäljempänä Westbahn) on (direktiivin 2012/34 3 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettu) rautatieyritys, joka harjoittaa rautateiden henkilöliikennettä. Tätä tarkoitusta varten se tilaa ÖBB:ltä reittejä ja pysähdyksiä matkustaja-asemilla käyttömaksuja vastaan.

15. Westbahn piti ÖBB:n perimiä asemamaksuja kohtuuttomina ja valitti siksi valvontalautakuntaan, joka on direktiivin 2012/34 55 artiklan nojalla perustettu sääntelyelin.

16. Riita koskee sitä, onko matkustajalaiturit käyttömaksuja laskettaessa luokiteltava a) direktiivin 2012/34 liitteessä II olevassa 1 kohdassa tarkoitettuihin ”vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin” sisältyväksi palveluksi vai b) direktiivin liitteessä II olevan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetuksi palvelupaikaksi.

17. Valvontalautakunnan epäilykset johtuvat siitä, että ”vähimmäiskäyttömahdollisuuksia” muutettiin direktiivillä 2012/34:

- Tähän muutokseen asti oli selvää, että matkustajalaiturien käyttö luetaan osaksi matkustaja-asemien käyttöä.
- Direktiivin 2012/34 liitteessä II olevan 1 kohdan, jossa määritellään ”vähimmäiskäyttömahdollisuudet”, jotka rataverkon haltijan on tarjottava kaikille rautatieyrityksille, c alakohtaan lisättiin kuitenkin uusi palvelu eli ”rautatieinfrastruktuurin käyttö”.
- Lisäksi direktiivin 2012/34 liitteessä I olevaan ”luetteloon rautatieinfrastruktuurin osista” on sisällytetty ”matkustaja- ja tavaralaiturit, myös matkustaja-asemilla ja tavaraliikenneterminaaleissa”.

⁴ Rataverkon haltijan ja palvelupaikan ylläpitäjän käsitteet määritellään direktiivin 2012/34 3 artiklan 2 ja 12 alakohdassa. Vaikka näitä pidetään lähtökohtaisesti erillisinä tehtävinä, direktiivin 13 artiklan 3 kohdan kolmannen alakohdan mukaan rataverkon haltija voi samanaikaisesti toimia palvelupaikan ylläpitäjänä. Näin on Itävallassa, jossa ÖBB vastaa kummastakin tehtävästä.

18. Riitaan annettava ratkaisu vaikuttaa rautatieyrityksiltä perittävien käyttömaksujen laskentaan:

- Jos matkustajalaiturit luokitellaan palvelupaikoiksi, niihin sovelletaan direktiivin 2012/34 31 artiklan 7 kohdan mukaista palvelujen tarjoamista koskevaa kustannusperustetta (palvelun kustannukset lisättynä kohtuullisella voitolla).
- Jos niitä pidetään osana ”vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin” sisältyvää rautatieinfrastruktuuria, niihin sovelletaan direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdan mukaista kustannusperustetta (kustannukset, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta).

19. Ennakkoratkaisua pyytänyt elin pohtii myös, sisältyvätkö vähimmäiskäyttömahdollisuuksien käsitteeseen pelkästään matkustajalaiturit matkustaja-asemilla vai myös matkustajalaiturit pelkillä seisakkeilla, joita on Itävallan 1 069 liikenneasemasta eniten. Se katsoo, että jos tämä käsite kattaa matkustajalaiturit matkustaja-asemilla, on sen myös katettava laiturit seisakkeilla, joissa matkustajat voivat astua junaan ja junasta.

20. Valvontalautakunta korostaa, että direktiivin 2012/34 johdanto-osan perustelukappaleista ei ilmene, että direktiivillä muutettaisiin hinnoitteluperiaatetta ja että matkustajalaiturit olisivat nyt osa vähimmäiskäyttömahdollisuuksien käsitettä. Jos näin olisi, olisi tämä merkittävä hinnoitteluperiaatteen muutos, koska tällöin olennainen osa liikenneasemien käyttökustannuksista ei enää olisi laskutettavissa. Valvontalautakunnan mielestä olisi siten asianmukaista katsoa, että matkustajalaiturit eivät sisälly vähimmäiskäyttömahdollisuuksien vaan matkustaja-asemien käsitteeseen, ja tulkita ne siten palvelupaikoiksi.

21. Tässä tilanteessa valvontalautakunta on esittänyt unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko direktiivin [2012/34] liitteessä II olevan 2 kohdan a alakohtaa tulkittava siten, että siinä käytetty ilmaus ’matkustaja-asemat, niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat’ sisältää direktiivin liitteessä I olevassa toisessa luetelmakohdassa tarkoitetun rautatieinfrastruktuurin osan ’matkustajalaiturit’?

2) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi:

Onko direktiivin [2012/34] liitteessä II olevan 1 kohdan c alakohtaa tulkittava siten, että siinä käytetty ilmaus ’rautatieinfrastruktuurin käyttö’ kattaa direktiivin liitteessä I olevassa toisessa luetelmakohdassa tarkoitettujen matkustajalaiturien käytön?”

III Asian käsittely unionin tuomioistuimessa

22. Ennakkoratkaisupyynnö kirjattiin saapuneeksi unionin tuomioistuimen kirjaamoon 23.3.2018.

23. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet ÖBB, Westbahn, Puolan ja Ranskan hallitukset sekä Euroopan komissio. Kaikki nämä osapuolet Puolan hallitusta lukuun ottamatta osallistuivat 17.1.2019 pidettyyn istuntoon.

IV Oikeudellinen arviointi

A Kysymyksenasettelu

24. Useimpien ennakkoratkaisumenettelyn osapuolten tavoin katson, että valvontalautakunnan esittämiin kahteen ennakkoratkaisukysymykseen voidaan antaa yksi vastaus.

25. Tarkastelun rajaamiseksi on muistutettava, että palveluihin, joita rautatieyrityksille on direktiivin 2012/34 liitteen II mukaan tarjottava, sisältyvät

- 1 kohdassa tarkoitettut vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät palvelut
- 2, 3 ja 4 kohdassa tarkoitettut palvelupaikat, lisäpalvelut ja oheispalvelut.

26. Direktiivin 2012/34 13 artiklassa säädetään edellytyksistä, joiden täyttyessä rautatieyritykset voivat saada käyttöoikeuden näihin eri palveluihin:

- Rataverkon haltijan on tarjottava vähimmäiskäyttömahdollisuudet ketään syrjimättömällä tavalla (1 kohta).
- Palvelupaikkojen ylläpitäjien on tarjottava ”kaikille rautatieyrityksille ketään syrjimättömällä tavalla käyttöoikeus, myös radan käyttöoikeus, liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palvelupaikkoihin ja näissä palvelupaikoissa tarjottaviin palveluihin” (2 kohta).⁵

27. Direktiivin 2012/34 mukaan sekä rautatieinfrastruktuurin että palvelupaikkojen käytöstä on perittävä maksu. Nämä käyttömaksut on maksettava vastaavasti rataverkon haltijalle ja palvelupaikan ylläpitäjälle, ja ne käytetään niiden liiketoiminnan rahoittamiseen (31 artiklan 1 kohta)⁶ seuraavien perusteiden mukaisesti:

- Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävät ”maksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta” (direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta).
- Palvelupaikoista perittävä maksu ei saa ylittää niiden tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia *lisättyinä kohtuullisella voitolla* (direktiivin 31 artiklan 7 kohta).

28. Kuten jo totesin, jos matkustajalaiturit luetaan palvelupaikoiksi, palvelupaikan ylläpitäjän rautatieyritykseltä perimään maksuun voi sisältyä kohtuullinen voitto. Jos sitä vastoin laiturit sisällytetään vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin, maksun määrä on rajoitettava kustannuksiin, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta.

29. Matkustaja-asetat ja niihin kuuluvat rakennukset ja muut tilat mainitaan direktiivin 2012/34 liitteessä II olevassa palvelupaikkojen luettelossa, tarkemmin sanottuna sen 2 kohdan a alakohdassa.

30. Vaikka direktiivissä ei määritellä, miten käsite ”matkustajalaituri” on ymmärrettävä, se tarkoittaa yleismerkityksessään rakennetta, joka on suunniteltu mahdollistamaan matkustajien astuminen junaan ja junasta, joten matkustajalaiturit voivat sijaita joko matkustaja-asetilla tai niiden ulkopuolella (seisakkeilla).⁷

⁵ Huomaan, että direktiivin eri kieliversioiden välillä on eroja, jotka vaikuttavat joihinkin nyt käsiteltävän asian kannalta keskeisiin käsitteisiin (direktiivin 2012/34 13 artiklan 2 kohta, 31 artiklan 7 kohta ja liitteessä II oleva 2 kohta). Tietyissä kieliversioissa (ranska, italia ja saksa) viitataan ”radan käyttöoikeuteen” ja eräissä muissa (englanti, espanja ja portugali) ”radalle pääsyyn”. Kenties juuri tästä syystä ÖBB on lähestynyt tätä käsitettä direktiivin saksankielisen version perusteella käyttäjien näkökulmasta ja pitänyt käyttöoikeuden saajina heitä eikä rautatieyrityksiä, jotka tosiasiallisesti ovat palvelujen vastaanottajia. Joka tapauksessa nämä kielelliset erot eivät mielestäni ole olennaisia. Tarkoitus on huolehtia siitä, että rautatieyrityksillä on kulkuyhteys radalta (muihin) palvelupaikkoihin ja että näistä palvelupaikoista pääsee kulkemaan radalle. Kun siis jäljempänä käytän rautatieyritysten yhteydessä ilmausta ”käyttöoikeus”, tarkoitan sillä ”kulkumahdollisuutta palvelupaikkojen ja radan välillä”.

⁶ Kahtalaisen tehtävänsä vuoksi ÖBB perii kumpaakin käyttömaksua.

⁷ Ennakkoratkaisupyyntöissä tehdään ero matkustaja-asetilla sijaitsevien matkustajalaiturien ja pelkillä seisakkeilla sijaitsevien matkustajalaiturien välillä (23 kohta). Kun matkustaja-asetan ja seisakkeen käsitteitä tarkastellaan rinnakkain, niiden yhteisenä nimittäjänä näyttää olevan laituri. Matkustaja-asetat, joilla on tavallisesti useita matkustajalaitureita, muodostuvat sivuraiteista ja muista junien vaihtotyöläitteistä ja huoltotiloista, mutta myös matkustajapalvelu- ja tavarankäsittelytiloista. Seisakkeet taas ovat lähinnä matkustajalaitureita, jotka on vaihtelevassa määrin varustettu helpottamaan junaan pääsyn odottamista. Koska liitteessä II olevan 2 kohdan a alakohdassa viitataan matkustaja-asetiin, huomio on mielestäni kiinnitettävä niillä sijaitseviin laitureihin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta mahdollisia viittauksia seisakkeisiin.

31. Intuitiivisesti matkustajalaiturit mielletään erottamattomaksi osaksi matkustaja-asemaa. Sen perusteella ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen olisi vastattava myöntävästi. Kuten tämän ratkaisuehdotuksen alussa totesin, tämä näennäisen ilmeinen vastaus kääntyy kuitenkin pääläelleen, kun tarkastellaan direktiivin 2012/34 liitteessä II olevaa 1 kohtaa, jossa ”rautatieinfrastruktuurin käyttö” on sisällytetty vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin.

B Matkustajalaiturit rautatieinfrastruktuurin osina

1. Direktiivin 2012/34 liitteiden I ja II tulkinta

32. Vaikka rautatieinfrastruktuurin käsite sisältyy direktiivin 2012/34 3 artiklassa esitettyihin määritelmiin, rautatieinfrastruktuurin osat luetaan siinä erikseen ja yksilöidään viittauksella liitteeseen I. Näiden osien joukossa mainitaan nimenomaisesti ”matkustajalaiturit”.

33. Näin ollen on kiistatonta, että direktiivin 2012/34 mukaan matkustajalaiturit ovat osa rautatieinfrastruktuuria ja että ne samalla kuuluvat vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyviin palveluihin. Kyseessä on unionin lainsäätäjän nimenomainen ratkaisu, jolla muutettiin aikaisempaa sääntelykehystä.

34. Direktiiviä 2012/34 edeltäneessä direktiivissä 2001/14/EY⁸ rautatieinfrastruktuurin käyttöä ei nimittäin ollut sisällytetty vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin, joten viimeksi mainittujen ja liitteessä II määriteltyjen palvelupaikkojen erottelu ei määräytynyt rautatieinfrastruktuurin osien luettelon perusteella.

35. Tämän perusteella ÖBB ja Ranskan ja Puolan hallitukset väittävät, että jos unionin lainsäätäjän tarkoituksena olisi ollut muuttaa aikaisempaa järjestelmää, se olisi tehnyt sen nimenomaisesti ja perustellut muutoksen uuden direktiivin johdanto-osassa. Niiden mukaan matkustajalaiturien sisällyttäminen rautatieinfrastruktuurin käsitteeseen on aikaisempaan sääntelyyn nähden merkittävä uudistus.

36. Mielestäni tämä väite ei kuitenkaan ole vakuuttava. Direktiivin 91/440/ETY⁹ 2 artiklan sanamuotoa tarkasteltaessa voidaan nimittäin havaita, että siinä direktiivin soveltamisalaksi määriteltiin ”rautateiden infrastruktuurin hallinto”. Sen 3 artiklan kolmannessa luetelmakohtassa olevassa rautateiden infrastruktuurin määritelmässä viitattiin asetuksen (ETY) N:o 2598/70¹⁰ liitteessä I olevaan A osastoon. Kyseisessä liitteessä, jonka sanamuoto on lähes sama kuin direktiivin 2012/34 liitteen I, olevassa luettelossa mainittiin matkustaja- ja tavaralaiturit.

37. Näiden säädöstekstien vertailussa ilmenee, että yksi direktiiviin 2012/34 lisätyistä virkkeistä liittyy nimenomaan matkustaja- ja tavaralaitureihin, sillä liitteeseen I lisättiin ilmauksen ”matkustaja- ja tavaralaiturit” jälkeen ilmaus ”myös matkustaja-asemilla ja tavaraliikenneterminaaleissa”.

⁸ Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26.2.2001 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EYVL 2001, L 75, s. 29).

⁹ Yhteisön rautateiden kehittämisestä 29.7.1991 annettu neuvoston direktiivi (EYVL 1991, L 237, s. 25).

¹⁰ 4.6.1970 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1108/70 liitteessä I olevien kirjanpitoakaavojen eri kohtiin sisältyvistä eristä 18.12.1970 annettu komission asetus (EYVL 1970, L 278, s. 1). Kyseisellä säädöksellä täydennettiin rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen infrastruktuurikuluja koskevasta kirjanpitojärjestelmästä 4.6.1970 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 1108/70 (EYVL 1970, L 130, s. 4).

38. Tätä lisäystä tuskin voidaan pitää tahattomana¹¹ etenkään, kun direktiivin 2012/34 liitteessä II olevan 2 kohdan a alakohdassa matkustaja-asemat sisällytetään palvelupaikkoihin ja kun asemien olemassaolon perusteena ovat nimenomaan laiturit, joilta matkustajat voivat nousta junaan. Tästä näkökulmasta voidaan ainoastaan päätellä lainsäätäjän tarkoittaneen, että matkustajalaiturit, myös matkustaja-asemilla ja tavaraliikenneterminaaleissa sijaitsevat, sisältyvät rautatieinfrastruktuuriin.¹²

39. Unionin lainsäätäjä on myöhemmin vahvistanut kriteerinsä, sillä direktiivillä (EU) 2016/2370¹³ tehdyt muutokset eivät vaikuttaneet mitenkään direktiivin 2012/34 liitteen I sanamuotoon.

40. Komissio antaa vakuuttavan selityksen siitä, miksi se päätyi tähän vaihtoehtoon. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksien (joilla taataan palvelut, joita ilman kuljetuspalvelua ei voitaisi toteuttaa) ja palvelupaikkojen erottelulla on taloudellisia seurauksia, jotka johtuvat käyttömaksun määräytymisperusteiden eroista, minkä lisäksi se edellyttää erilaisia käyttöoikeusjärjestelyjä. Vähimmäispalvelujen tapauksessa käyttöoikeus on pakollinen, kun taas palvelupaikkojen tapauksessa se voidaan evätä, jos on olemassa toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja.

41. Direktiivillä 2012/34 nimittäin taataan käyttöoikeudet sekä rautatieinfrastruktuuriin että palvelupaikkoihin. Käyttöoikeuksien laajuus ei kuitenkaan ole molemmissa sama. Rautatieinfrastruktuurin tapauksessa säännökset ovat erittäin tiukat, eikä rautatieyrityksiltä ole mahdollista evätä käyttöoikeutta. Tästä syystä direktiivin 2012/34 johdanto-osan 65 perustelukappaleessa ilmaistaan olevan toivottavaa ”määrittellä ne infrastruktuuripalvelujen osat, jotka ovat *välttämättömiä*, jotta liikenteenharjoittaja voi tarjota palveluja, ja jotka olisi tarjottava vähimmäiskäyttömaksuja vastaan”.¹⁴

42. Direktiivillä 2012/34 käyttöön otettu menettely rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden jakamiseksi rautatieyritysten kesken osoittaa, että tavoitteena on varmistaa, että ne pääsevät käyttämään myönnettyä kapasiteettia.

43. Kuten ratkaisuehdotuksessani SJ¹⁵ totesin, rautatieinfrastruktuurin kapasiteetti on rajallinen,¹⁶ mikä käy ilmi myös direktiivin 2012/34 johdanto-osan 58 perustelukappaleesta, jossa todetaan, että ”hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmissä olisi otettava huomioon ratakapasiteetin jatkuvasti lisääntyvän täyden käyttöasteen vaikutukset ja viime kädessä kapasiteetin niukkuus”.

44. Direktiivissä 2012/34 säädetyllä infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevalla menettelyllä pyritään varmistamaan, että myönnetty kapasiteetti on tosiasiallisesti rautatieyritysten käytettävissä ja että niillä on sen käyttöoikeudet, kuten 13 artiklan 1 kohdassa, luettuna yhdessä liitteessä II olevan 1 kohdan b alakohdan kanssa, säädetään.

45. Palvelupaikkoja koskevat vaatimukset ovat sitä vastoin paljon joustavimmat. Direktiivin 2012/34 13 artiklan 4 kohdassa säädetään, että rautatieyritysten tekemät hakemukset voidaan ”hylätä ainoastaan, jos on olemassa toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja, jotka mahdollistavat niille kyseessä olevan tavara- tai henkilöliikennepalvelun harjoittamisen samalla tai vaihtoehtoisella reittisuudella taloudellisesti hyväksyttävien edellytyksin”.

11 Olisi tietenkin ollut toivottavaa, että direktiivin 2012/34 laatija olisi täsmentänyt tarkoituksensa tämän säädöksen perusteluissa, mutta se, että direktiivin johdanto-osasta puuttuu tätä koskeva perustelukappale, ei ole riittävä peruste poiketa ainoastaan kyseisen säädöksen sanamuodon, asiayhteyden ja tarkoituksen mukaisesta tulkinnasta.

12 En usko, että matkustaja-asemilla sijaitsevien laiturien ja seisakkeilla sijaitsevien laiturien välillä on tältä osin mitään eroa: säännös kattaa *kaikki* laiturit, kuten siihen lisätty ilmaus ”myös matkustaja-asemilla ja tavaraliikenneterminaaleissa” osoittaa.

13 Direktiivin 2012/34/EU muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen ja rautatieinfrastruktuurin hallinnon osalta 14.12.2016 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EUVL 2016, L 352, s. 1).

14 Kursivointi tässä.

15 C-388/17, EU:C:2018:738, 52 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

16 Direktiivin 2012/34 johdanto-osan 71 perustelukappaleessa rautatieinfrastruktuuria luonnehditaan luonnolliseksi monopoliksi.

46. Unionin lainsäätävä on siten halunnut varmistaa, että matkustajalaiturit ovat aina käytettävissä osana vähimmäiskäyttömahdollisuuksia, sisällyttämällä ne direktiivin 2012/34 liitteessä I tarkoitettuihin *välttämättömiin* osiin.

47. On johdonmukaista, että näin on, koska junan operatiivista käyttöä ei voida edes ajatella, ellei ole mitään takeita siitä, että junasta ja junaan astumista varten on käytettävissä laitureita. Näin rautatieyritykset voivat olla varmoja siitä, että niillä on mahdollisuus käyttää palvelujensa tarjoamiseen matkustajalaitureita, sijaitsivatpa nämä matkustaja-aseilla tai pelkillä seisakkeilla.

48. Lisäksi voidaan todeta, että suurimmassa osassa jäsenvaltioita matkustajalaiturit tosiasiallisesti sisällytetään rautatieinfrastruktuuriin.¹⁷ Näin ollen ei vaikuta siltä, että perustelujen puuttuminen direktiivin 2012/34 johdanto-osasta olisi vääristävä tekijä, joka on vaikeuttanut direktiivin säädösosan oikeaa ymmärtämistä.

49. Loppujen lopuksi direktiivissä 2012/34 ilmaistaan selvästi unionin lainsäätäjän tahto mutta myös perustellaan se asiallisesti tarpeella varmistaa, että rautatieyritysten käyttöoikeus laitureihin taataan kaikissa tapauksissa.

2. Vastakkaisperustelut tälle tulkinnalle

50. Edellä esittämäni näkemyksen (johon myös komissio ja Westbahn yhtyvät) vastaisen näkemyksensä tueksi ÖBB ja Ranskan ja Puolan hallitukset vetoavat useisiin syihin, joista osaan otin kantaa jo edellä (kuten siihen, että direktiivin 2012/34 johdanto-osasta puuttuu perustelukappale, jossa oikeudellisen järjestelmän muutos perusteltaisiin nimenomaisesti).

51. Nämä syyt liittyvät sekä rautatieinfrastruktuurin ja palvelupaikkojen fyysiseen erottelemiseen (rataverkon haltijan ja palvelupaikkojen ylläpitäjien välisen toimivaltajaon rajausperusteena) että taloudellisiin vaikutuksiin.

52. Tuon jo tässä vaiheessa esiin, että direktiivin 2012/34 tulkinta, jota ÖBB:n ja Ranskan ja Puolan hallitusten lausumissa puolletaan, on nähdäkseni *contra legem* -tulkinta.¹⁸ Tämä tulkinta, jonka taustalla ovat ennen muuta ne (eittämättömät) käytännön vaikeudet, joita laiturien luokittelu osaksi rautatieinfrastruktuuria aiheuttaisi, ilmentää samalla kritiikkiä direktiivissä 2012/34 omaksuttua lainsäädäntöratkaisua kohtaan.

a) Alueiden fyysinen rajaaminen

53. Matkustajalaitureilla (infrastruktuurit, joiden käytöstä säädetään direktiivin 2012/34 liitteessä II olevassa 1 kohdassa, luettuna yhdessä liitteen I kanssa) ja matkustaja-aseilla (liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettut palvelupaikat) on tietenkin oltava fyysinen yhteys toisiinsa. Jossain kohtaa on piste (tai raja), johon palvelupaikan käyttäminen päättyy ja josta infrastruktuurin käyttäminen alkaa. Tämä tekijä määrää, miten direktiivissä 2012/34 rataverkon haltijoille ja palvelupaikkojen ylläpitäjille erikseen osoitettu toimivalta käytännössä jakautuu kunkin alueen välillä.

¹⁷ Tämän vahvistaa Independent Regulators' Group – Rail (rautatiealan riippumattomien sääntelyviranomaisten ryhmä; näiden viranomaisten välisestä yhteistyöstä säädetään direktiivin 2012/34 57 artiklassa), joka on tutkinut palvelupaikkojen käytön hinnoittelua eri Euroopan maissa. Ks. raportti "An overview of charging practices for access to service facilities and rail-related services in the IRG-Rail member states" (IRG-Rail (17) 6), 27.11.2017, s. 14. Raportti koskee Saksaa, Itävaltaa, Belgiaa, Bulgariaa, Kroatiaa, Sloveniaa, Espanjaa, Suomea, Ranskaa, Kreikkaa, Unkaria, Italiaa, Norjaa, Puolaa, Portugalia, Yhdistynyttä kuningaskuntaa, Romaniaia ja Ruotsia. Sen sisällöstä keskusteltiin istunnossa.

¹⁸ Ranskan hallitus pyysi istunnossa, että unionin tuomioistuin tekisi tästä direktiivistä "sanamuodosta irtautuvan tulkinnan".

54. On myönnettävä, että ÖBB:n ja Ranskan ja Puolan hallitusten mainitsemat käytännön vaikeudet näiden alueiden määrittämisessä eivät suinkaan ole vähäpätöisiä. Tarkan *rajan* vetäminen niiden välille ei välttämättä ole helppoa, etenkin tietyissä monimutkaisemmissa tapauksissa.¹⁹ Nämä vaikeudet eivät kuitenkaan voi kyseenalaistaa unionin lainsäätäjän vahvistamaa sääntöä, jonka mukaan matkustajalaiturit sinänsä sisältyvät rautatieinfrastruktuuriin.

55. Vaikka vaikutuksia käyttömaksuihin käsitellään vasta tämän ratkaisuehdotuksen seuraavassa osassa, on jo nyt korostettava, että direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa viitataan ”vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittäviin maksuihin”. Siinä viitataan siis infrastruktuureihin, joita pitkin *siirrytään* palvelupaikkoihin ja jotka siten kuuluvat rataverkon haltijan toimivaltaan.

56. ÖBB väittää, ettei ole olemassa mitään rautatieinfrastruktuurin osien ja palvelupaikkojen *sekamuotoja*. Jos laiturit sisällytetään vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin, ensiksi mainittujen (infrastruktuurit) haltijan ja toiseksi mainittujen (palvelupaikat) ylläpitäjän välinen tehtävänjako hämärtyy. Viimeksi mainitun kuuluu sitä paitsi tarjota käyttöoikeus palvelupaikkoihin, ”myös radan käyttöoikeus”. ÖBB:n mielestä laitureihin suoraan sovellettavana oikeussääntönä on pidettävä liitteessä II olevaa 2 kohtaa, johon palvelupaikat, siis myös matkustaja-asemat, sisältyvät.²⁰

57. ÖBB pitäytyy lausumisissaan siinä käsityksessä, että infrastruktuuriin sisältyvät pelkästään raiteet ja niiden rakenteeseen erottamattomasti kuuluvat osat. Tämä käsitys, joka oli puolustettavissa direktiivin 2012/34 liitteestä I ilmenevään lainsäädännön muutokseen asti, ei kuitenkaan enää päde, koska rautatieinfrastruktuurin käsitettä on myöhemmin laajennettu edellä esittämälläni tavalla.

58. ÖBB:n on nimittäin myönnettävä, että myös raiteet ovat *osa* matkustaja-asemaa tämän käsitteen tavanomaisessa merkityksessä ilman, että niitä tästä syystä kohdellaan palvelupaikkoina. Samaa päättelyä voidaan direktiivin 2012/34 voimaantulosta lähtien soveltaa matkustajalaitureihin.

59. Direktiivin 2012/34 liitteessä II olevassa 2 kohdassa esitettyä palvelupaikkojen luetteloa tarkasteltaessa voidaan todeta, että suurin osa niistä sijaitsee alueilla, jotka ovat etäällä kauttakulkuliikenteen raiteista.²¹ Pää- ja sivuraiteet sitä vastoin ovat erottamaton osa matkustaja-asemaa, joten näillä alueilla rautatieinfrastruktuuri nivoutuu yhteen palvelupaikan kanssa, eikä palvelupaikkaan ole tarpeen järjestää erillistä kulkua, koska rautatieinfrastruktuuriin sisältyvät raiteet juuri muodostavat sen.

60. Mikään ei siten estä ulottamasta rataverkon haltijan toimivaltaa matkustaja-aseman raiteita laajemmalle niin, että se käsittää myös matkustajalaiturit. Viimeksi mainitut toimivat ”palvelupaikkoja yhdistävänä infrastruktuurina”, johon direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdassa viitataan.

61. Yksityiskohtaiset ratkaisut sen määrittämiseksi, miten laituri nivoutuu yhteen palvelupaikan eri osien kanssa, riippuvat kunkin matkustaja-aseman rakenteellisista erityisolosuhteista. Koska ei ole olemassa säännöksiä, joissa nämä alueet määriteltäisiin tarkemmin, rataverkon haltijan ja matkustaja-aseman ylläpitäjän on sovittava asiasta keskenään tai saatettava riitansa rautatiealan sääntelyviranomaisen käsiteltäväksi, jotta tämä voi ratkaista sen.

19 Esimerkkinä ÖBB mainitsi muun muassa maanalaiset tunnelit, joilla helpotetaan kulkua laitureille joillakin matkustaja-asemilla.

20 Tässä perustelussa ei oteta riittävästi huomioon sitä, että matkustajalaiturit, myös matkustaja-asemilla sijaitsevat, mainitaan nimenomaisesti liitteessä I olevassa rautatieinfrastruktuurin osien luettelossa.

21 Kuten tavaraliikenneterminaalit, varikkosivuraiteet, huoltotilat, tekniset laitteet ja polttoaineen tankkauspaikat.

b) Taloudelliset seuraukset

62. Osapuolet, jotka vastustavat matkustajalaiturien luokittelua osaksi vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvää rautatieinfrastruktuuria, korostavat tällaisesta toimenpiteestä aiheutuvia taloudellisia seurauksia, sillä käyttömaksu ei saa ylittää rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvia kustannuksia (rajakustannushinnoittelun periaate).²²

63. Todellisuudessa tämä perustelu ei vaikuta mitenkään ennakkoratkaisukysymyksen kohteena olevien direktiivin 2012/34 säännösten tulkintaan. Jos kerran ”unionin oikeudessa annetun määritelmän mukaan matkustajalaiturit ovat osa rautatieinfrastruktuuria”,²³ kuten valvontalautakunta myöntää, on lähdettävä liikkeelle tästä olettamuksesta ja tehtävä siitä asianmukaiset päätelmät kyseisen infrastruktuurin käyttömaksun osalta.

64. Käyttömaksun laskentaan on siten sisällytettävä liitteessä I mainitut rautatieinfrastruktuurin osat, kun otetaan huomioon direktiivin 2012/34 29 artiklan ja sitä seuraavien artikloiden ja nyttemmin täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/909²⁴ säännökset. Kyseisessä asetuksessa annetaan rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten laskentasäännöt, joiden perusteella direktiivin 2012/34 31 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut vähittäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käytöstä perittävät maksut on vahvistettava.

65. Matkustajalaiturien luokittelu osaksi rautatieinfrastruktuuria tarkoittaa, että niitä ei voida ottaa huomioon palvelupaikkojen käyttömaksujen laskennassa. Niiden käytöstä ei siis voida periä maksua lisätynä *kohtuullisella voitolla*. Se, että asia on näin, saattaa lopulta merkitä tulojen vähenemistä palvelupaikkojen ylläpitäjiltä, jotka tähän asti ovat vastanneet laitureista erehdyttyään pitämään niitä palvelupaikkojen osina.

66. Tämä seuraus ei nähdäkseni vaikuta mitenkään direktiivin 2012/34 liitteiden I ja II tulkintaan. Sitä, ettei matkustaja-asemien laitureista ole mahdollista periä palvelupaikan käyttömaksua, tasapainottaa sitä paitsi se, että vastuu näistä laitureista (niiden rakentamisesta ja kunnossapidosta) siirtyy muille, joten matkustaja-asemien ylläpitäjät vapautuvat siitä.

67. Puolan hallitus väittää kirjallisissa huomautuksissaan, että matkustajalaiturien sulkeminen pois palvelupaikkojen joukosta on vastoin direktiivin 2012/34 tavoitteita, joihin kuuluu tehokas ja muiden liikennemuotojen kanssa kilpailukykyinen tavaraliikenne (johdanto-osan viides perustelukappale). Viimeksi mainittua tavoitetta tukee myös palvelupaikkojen ylläpitäjien mahdollisuus periä käyttömaksuja lisätynä kohtuullisella voitolla. Näin saatua voittoa voidaan Puolan hallituksen mukaan käyttää palvelupaikkojen parantamiseen nimenomaan matkustajalaitureilla, joilla on panostettava enemmän matkustajien mukavuuteen ja turvallisuuteen, mikä viime kädessä johtaa entistä parempien palvelujen tarjoamiseen matkustajille.

68. Tällä väitteellä ja muilla vastaavilla lausumilla saatetaan tuoda esiin, että voimassa olevilla säännöksillä on epätoivottu vaikutus, mutta se ei ole riittävä peruste tulkita näitä säännöksiä sanamuodon vastaisesti eikä varsinkaan kiistää niiden pätevyyttä (mitä yksikään osapuolista ei tosin ole väittänyt). Lisäksi tämä väite perustuu siihen kyseenalaiseen olettamukseen, että investointien lisäämiseen olennaisesti liittyvä laadun paraneminen voidaan yhdistää ainoastaan korkeampaan käyttömaksuun.

22 IRG-Railin laatimasta asiakirjasta ”Updated review of charging practices for the minimum access package in Europe” (IRG-Rail (18) 10) ilmenee, että useimmissa maissa vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävät maksut määritetään rataverkon haltijalle verkon käytöstä aiheutuneiden rajakustannusten perusteella (s. 10).

23 Ennakkoratkaisupyynnön otsikon IV ”Lyhyt kuvaus tosiseikoista ja menettelystä” alla olevan 6 kohdan loppuosa.

24 Rautatieliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvien kustannusten yksityiskohtaisista laskentasäännöistä 12.6.2015 annettu komission täytäntöönpanoasetus (EUVL 2015, L 148, s. 17).

69. Mikään ei siten osoita, että direktiivissä 2012/34 noudatetut perusteet johtavat väistämättä siihen, että rautatieinfrastruktuurit tulevat huonokuntoisiksi samalla, kun palvelupaikat pysyvät moitteettomassa kunnossa, koska niiden käyttömaksuissa on eroja. Joka tapauksessa on muistutettava, että direktiivin 2012/34 8 ja 32 artiklassa säädetään järjestelyistä, joiden tarkoituksena on varmistaa, että jäsenvaltiot voivat toteuttaa taloudellisia tukitoimenpiteitä rataverkon haltijan hyväksi.

C Tuomion ajallisten vaikutusten rajoittaminen

70. ÖBB väittää, että jos unionin tuomioistuin toteaa, että direktiivissä 2012/34 matkustajalaiturit sisällytetään rautatieinfrastruktuuriin, tuomion vaikutusten on alettava vasta sen julistamispäivästä.

71. Väitteensä tueksi se vetoaa taloudellisten vaikutusten uhkaan ja omaan vilpittömään mieleensä, koska se ei katsonut, että direktiivillä 2012/34 olisi tehty mitään merkittäviä muutoksia direktiivissä 2001/14 säädettyyn järjestelmään. ÖBB:n mukaan muiden jäsenvaltioiden ja komission, joka ei ole riitauttanut Itävallan oikeussääntöjä, käyttäytyminen vahvistaa sen näkemyksen.

72. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tulkinnalla, jonka unionin tuomioistuin SEUT 267 artiklassa sille annettua toimivaltaa käyttäen antaa unionin oikeussäännölle, selvennetään ja täsmennetään kyseisen oikeussäännön merkitystä ja ulottuvuutta niin, että unionin tuomioistuimen tulkinnasta ilmenee, miten tätä oikeussääntöä pitää tai olisi pitänyt tulkita ja soveltaa sen voimaantulosta lähtien. Tästä seuraa, että tuomioistuimet voivat ja niiden täytyy soveltaa näin tulkittua sääntöä myös oikeussuhteisiin, jotka ovat syntyneet ja jotka on perustettu ennen tulkintapyyntöä annettua tuomiota, jos edellytykset kyseisen oikeussäännön soveltamista koskevan asian käsittelylle toimivaltaisissa tuomioistuimissa muuten täyttyvät.²⁵

73. Unionin tuomioistuin voi ainoastaan poikkeustapauksissa unionin oikeusjärjestykseen kuuluvaa yleistä oikeusvarmuuden periaatetta soveltaen rajoittaa kaikkien asianomaisten henkilöiden mahdollisuutta vedota sen tulkitsemaan oikeussääntöön vilpittömässä mielessä perustettujen oikeussuhteiden pätevyyden kyseenalaistamiseksi. Jotta tällainen rajoittava päätös voitaisiin tehdä, kahden olennaisen edellytyksen, eli asianomaisten vilpittömän mielen ja vakavien vaikeuksien uhan, on täyttyttävä.

74. Unionin tuomioistuin on turvautunut tähän poikkeukseen, kun on ollut vaara aiheutua vakavia taloudellisia vaikutuksia esimerkiksi sen vuoksi, että vilpittömässä mielessä on perustettu lukuisia oikeussuhteita, jotka ovat perustuneet pätevästi voimassa olevana pidettyyn säännöstöön, ja kun on ollut ilmeistä, että objektiivinen ja huomattava epäselvyys – johon oli mahdollisesti myötävaikuttanut myös muiden jäsenvaltioiden tai komission toiminta – unionin säännösten ulottuvuudesta oli saanut yksityiset ja kansalliset viranomaiset toimimaan unionin säännösten vastaisesti.²⁶

75. Mielestäni yksikään näistä edellytyksistä ei täyty nyt käsiteltävässä asiassa seuraavista syistä:

- Vaikka direktiivin 2012/34 johdanto-osan perustelukappaleissa ei millään tavalla perusteltu unionin lainsäätäjän päätöstä sisällyttää matkustajalaiturit osaksi rautatieinfrastruktuuria, säännöksen sanamuoto on yksiselitteinen eikä siitä ole aiheutunut epävarmuutta useimmissa jäsenvaltioissa.²⁷

25 Tuomio 27.2.2014, Transportes Jordi Besora (C-82/12, EU:C:2014:108, 40 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Tuomio 27.2.2014, Transportes Jordi Besora (C-82/12, EU:C:2014:108, 42 ja 43 kohta); tuomio 3.6.2010, Kalinchev (C-2/09, EU:C:2010:312, 50 ja 51 kohta) ja tuomio 10.5.2012, Santander Asset Management SGIIC ym. (C-338/11–C-347/11, EU:C:2012:286, 59 ja 60 kohta).

27 Viittaan edellä alaviitteessä 17 mainittuun asiakirjaan.

- ÖBB ei ole esittänyt edes arviota siitä, minkälainen taloudellinen vaikutus olisi matkustaja-asemien laiturien sisällyttämisellä osaksi rautatieinfrastruktuuria. Kirjallisissa huomautuksissaan²⁸ se viittaa mahdolliseen ”taloudellisten vahinkojen korvaamiseen”, joka sen mukaan kuuluu jäsenvaltioiden vastuulle. Yksikään jäsenvaltio (ei edes Itävalta, joka ei osallistunut ennakkoratkaisumenettelyyn) ei kuitenkaan ole yhtynyt ÖBB:n tuomion ajallisista vaikutuksista esittämiin näkemyksiin.

V Ratkaisuehdotus

76. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Schienen-Control Komissionin esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU liitettä I ja liitteessä II olevan 1 kohdan c alakohtaa ja 2 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että matkustaja-asemilla sijaitsevat matkustajalaiturit ovat osa rautatieinfrastruktuuria, jonka käyttöä säännellään määrittämällä ”vähimmäiskäyttömahdollisuudet”, jotka kaikille rautatieyrityksille on tarjottava.

28 54 kohta. Istunnossa ÖBB ei viitannut tuomion ajallisten vaikutusten rajoittamiseen.