



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

8 päivänä heinäkuuta 2021 \*

Ennakkoratkaisupyyntö – Rautatiekuljetukset – Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntäminen ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen periminen – Direktiivi 2001/14/EY – 4 artiklan 5 kohta – Hinnoittelu – 30 artikla – Kansallinen sääntelyelin, jonka tehtävänä on valvoa, että infrastruktuurimaksut ovat kyseisen direktiivin mukaisia – Infrastruktuurin haltijan ja rautatieyrityksen välinen sopimus infrastruktuurin käytöstä – Direktiivin virheellinen täytäntöönpano – Valtion korvausvastuu – Vahingonkorvausvaatimus – Asian saattaminen ensin kansallisen sääntelyelimen käsiteltäväksi

Asiassa C-120/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Sąd Najwyższy (ylin tuomioistuin, Puola) on esittänyt 28.11.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 3.3.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.**

vastaa

**Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Budownictwa, nyttemmin Minister Infrastruktury, ja Prezes Urzędu Transportu Kolejowego** sekä

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,**

**Rzecznik Praw Obywatelskichin (RPO)**

osallistuessa asian käsittelyyn,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja E. Regan sekä tuomarit M. Ilešič, E. Juhász (esittelevä tuomari), C. Lycourgos ja I. Jarukaitis,

julkisasiamies: E. Tanchev,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

\* Oikeudenkäyntikieli: puola.

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o., edustajanaan P. Duda, adwokat,
  - Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Budownictwa, nyttemmin Minister Infrastruktury, ja Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, edustajanaan P. Dobroczycki,
  - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., edustajanaan J. Kowalczyk, adwokat, sekä C. Wiśniewski ja M. Szrajter, radcowie prawni,
  - Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,
  - Espanjan hallitus, asiamiehenään J. Rodríguez de la Rúa Puig,
  - Euroopan komissio, asiamiehinään W. Mölls, P. J. O. Van Nuffel, C. Vrignon ja B. Sasinowska,
- päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

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 23.10.2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/58/EY (EUVL 2007, L 315, s. 44) (jäljempänä direktiivi 2001/14), 4 artiklan 5 kohdan ja 30 artiklan 1–3, 5 ja 6 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. (jäljempänä KM) ja toisaalta Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Budownictwa, nyttemmin Minister Infrastruktury, ja Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (valtiokonttori, edustajanaan infrastruktuuri- ja rakennusministeri, nyttemmin infrastruktuuriministeri, ja rautatieliikenneviraston johtaja, Puola, jäljempänä UTK) sekä PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (jäljempänä PKP PLK) ja jossa on kyse KM:n esittämästä vahingonkorvausvaatimuksesta direktiivin 2001/14 virheellisen täytäntöönpanon johdosta.

### **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

#### ***Unionin oikeus***

- 3 Direktiivin 2001/14 johdanto-osan 11, 16 ja 46 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:  
”(11) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmissä 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.

--

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

--

- (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 Saman direktiivin 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

--

- b) ’hakijalla’ toimiluvan saanutta rautatieyritystä ja/tai rautatieyritysten kansainvälistä ryhmittymää, ja jäsenvaltioissa, joissa tällaisesta mahdollisuudesta säädetään, myös muita luonnollisia henkilöitä ja/tai oikeushenkilöitä, kuten [julkisten palvelujen käsitteeseen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä olennaisesti kuuluvia velvoitteita koskevista jäsenvaltioiden toimenpiteistä 26.6.1969 annetussa neuvoston] asetuksessa (ETY) N:o 1191/69 [(EYVL 1969, L 156, s. 1)] tarkoitettuja viranomaisia sekä laivastajia, huolitsijoita ja yhdistettyjen kuljetusten harjoittajia, jotka joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä haluavat hankkia infrastruktuurikapasiteettia rautatieliikenteen harjoittamista varten kyseisen jäsenvaltion alueella;

--

- f) ’puitesopimuksella’ julkis- tai yksityisoikeuteen perustuvaa oikeudellisesti sitovaa yleistä sopimusta, jossa määritetään hakijan ja infrastruktuurin hallinnon tai käyttöoikeuden myöntämisestä vastaavan elimen oikeudet ja velvoitteet yhtä liikenteen aikataulun kautta pidemmäksi ajaksi myönnettävän infrastruktuurikapasiteetin ja samalta ajalta perittävien maksujen osalta;

--

- h) ’infrastruktuurin hallinnolla [ts. haltijalla]’ elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta. Tämä voi käsittää myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnon. Verkkoa tai verkon osaa koskevat infrastruktuurin hallinnon tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille;

- i) ’verkolla’ koko infrastruktuurin hallinnon omistamaa ja/tai hallinnoimaa rautateiden infrastruktuuria;

--

k) 'rautatietyryityksellä' yksityistä tai julkista yritystä, jolla on yhteisön voimassa olevan lainsäädännön mukainen lupa ja joka päätoimenaan harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;

l) 'reitillä' infrastruktuurikapasiteettia, joka tarvitaan tietyn junan kuljettamiseen paikasta toiseen tietyinä ajankohtana;

--”

5 Direktiivin 2001/14 II luku, jonka otsikko on ”Infrastruktuurimaksut”, sisältää kyseisen direktiivin 4–12 artiklan.

6 Mainitun direktiivin 4 artiklassa, jonka otsikko on ”Maksujen vahvistaminen, määrääminen ja periminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoitteluperiaatteet ottaen kuitenkin huomioon hallinnon riippumattomuus, josta säädetään direktiivin 91/440/ETY 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.

--

5. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että hinnoittelujärjestelmien soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatietyryityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.

--”

7 Saman direktiivin 6 artiklan, jonka otsikko on ”Infrastruktuurikustannukset ja tilit”, 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Infrastruktuurin hallinnolle on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen alentamiseksi kiinnittäen aiheellista huomiota turvallisuuteen sekä infrastruktuuripalvelun laadun ylläpitämiseen ja parantamiseen.”

8 Direktiivin 2001/14 7 artiklan, jonka otsikko on ”Hinnoitteluperiaatteet”, 2 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”2. Jäsenvaltiot voivat vaatia, että infrastruktuurin hallinto toimittaa kaikki tarvittavat tiedot asetetuista maksuista. Infrastruktuurin hallinnon on tässä suhteessa pystyttävä perustelemaan, että kultakin liikenteenharjoittajalta 4–12 artiklan mukaisesti tosiasiallisesti laskutettavat infrastruktuurimaksut noudattavat verkkoselostuksessa määrättyä menettelyä, sääntöjä ja tapauskohtaisesti taulukoita.

3. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävät infrastruktuurimaksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka

aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta 4 tai 5 kohdan tai 8 artiklan soveltamista.”

9 Saman direktiivin 9 artiklassa, jonka otsikko on ”Alennukset”, säädetään seuraavaa:

”1. Sen estämättä, mitä tämän direktiivin 7 artiklan 3 kohdassa säädetään, kaikissa alennuksissa, joita infrastruktuurin hallinto antaa rautatieyrityksiltä mistä tahansa palveluista perimistään maksuista, on noudatettava tässä artiklassa vahvistettuja perusteita, sanotun kuitenkin rajoittamatta perustamissopimuksen 81, 82, 86 ja 87 artiklan soveltamista.

--

4. Alennukset saavat koskea vain niitä maksuja, jotka peritään määrätyltä infrastruktuurin osalta.

5. Samanlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava samanlaisia alennusjärjestelmiä.”

10 Mainitun direktiivin 30 artiklan, jonka otsikko on ”Säätelyelin”, sanamuoto on seuraava:

”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. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. 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:

--

d) hinnoittelujärjestelmää;

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

--

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

--

5. Säätelyelimen 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.”

### ***Puolan oikeus***

- 11 Siviilikoodeksin (Kodeks cywilny; Dz.u 1964, nro 16, järjestysnumero 93) 417 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Vahingosta, joka on aiheutunut lainvastaisesta toiminnasta tai laiminlyönnistä julkisen vallan käytössä, vastaa valtiokonttori, paikallishallinnon yksikkö tai muu oikeushenkilö, joka käyttää tätä valtaa lain nojalla.

2. Jos julkisen palvelun tehtävien suorittaminen on sopimuksella annettu paikallishallinnon yksikölle tai muulle oikeushenkilölle, aiheutuneista vahingoista vastaavat yhteisvastuullisesti sopimuspuoli ja paikallishallinnon yksikkö tai valtiokonttori.”

- 12 Siviilikoodeksin 417<sup>1</sup> §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Lainsäädäntötoimen antamisesta aiheutuneen vahingon korvaamista voidaan vaatia sen jälkeen, kun asiaa koskevassa menettelyssä on todettu toimen olevan ristiriidassa Puolan tasavallan perustuslain, ratifioidun kansainvälisen sopimuksen tai lain kanssa.

2. Lainvoimaisella tuomioistuinratkaisulla tai lopullisella päätöksellä aiheutetun vahingon korvaamista voidaan vaatia sen jälkeen, kun tuomioistuinratkaisun tai päätöksen lainvastaisuus on todettu asiaa koskevassa menettelyssä, jollei toisin säädetä. Näin on myös silloin, kun lainvoimainen tuomioistuinratkaisu tai lopullinen päätös on annettu Puolan tasavallan perustuslain, ratifioidun kansainvälisen sopimuksen tai lain kanssa ristiriidassa olevan lainsäädäntötoimen nojalla.

3. Sellaisen tuomioistuinratkaisun tai päätöksen antamatta jättämisestä, jonka antamisvelvollisuudesta säädetään oikeussäännössä, aiheutuneen vahingon korvaamista voidaan vaatia sen jälkeen, kun tämän laiminlyönnin lainvastaisuus on todettu asiaa koskevassa menettelyssä, jollei toisin säädetä.

4. Jos vahinko on aiheutunut sellaisen lainsäädäntötoimen toteuttamatta jättämisestä, jonka toteuttamisvelvollisuudesta säädetään oikeussäännössä, laiminlyönnin lainvastaisuuden toteaa vahingonkorvauskannetta käsittelevä tuomioistuin.”

13 Rautatieliikenteestä 28.3.2003 annetun lain (Ustawa o transporcie kolejowym; Dz. U. nro 86, järjestysnumero 789), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian tosiseikkoihin, 33 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Rataverkon haltija määrittää rautatieliikenteen harjoittajien maksettavaksi kuuluvien infrastruktuurin käyttömaksujen määrän.

2. Rautatieinfrastruktuurin peruskäyttömaksu määritetään ottamalla huomioon kustannukset, joita rataverkon haltijalle suoraan aiheutuu siitä, että rautatieliikennettä harjoitetaan.

3. Rautatieinfrastruktuurin käyttömaksu muodostuu peruskäyttömaksusta ja lisämaksuista.

3a. Rataverkon haltija lisää peruskäyttömaksuun erillisen maksun, joka peritään

1) rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuudesta, johon sisältyvät lain liitteessä olevan I osan 1 kohdassa tarkoitetut palvelut

2) junien huoltoon liittyvien laitteiden käyttömahdollisuudesta, johon sisältyvät lain liitteessä olevan I osan 2 kohdassa tarkoitetut palvelut.”

14 Rautatieliikenteestä annetun lain 35 §:ssä säädetään säädösvallan siirtämisestä liikenneministerille.

15 Rataverkkoon pääsyn ja sen käytön edellytyksistä 27.2.2009 annetun infrastruktuuriministerin asetuksen (rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej; Dz. U. nro 35, järjestysnumero 274), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian tosiseikkoihin, 8 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Rataverkon haltija ottaa rataverkon käyttöön asettamista koskevien maksujen laskennassa huomioon

1) suorat kustannukset, jotka kattavat

a) ylläpitomenot

b) liikenteenharjoittamismahdollisuuden tarjoamisesta aiheutuvat menot

c) poistot

2) toiminnan epäsuorat kustannukset, joilla katetaan muut kuin 1 ja 3 kohdassa mainitut rataverkon haltijan kohtuulliset kustannukset

3) lainojen, jotka rataverkon haltija on ottanut muille käyttöön annettavan infrastruktuurin kehittämiseksi ja nykyaikaistamiseksi, takaisinmaksusta aiheutuvat rahoituskustannukset

4) edellä 7 §:ssä tarkoitettujen rautatieosuus- ja junaluokkien mukaan määritetty liikenteenharjoittamismahdollisuuden tarjoamisesta aiheutuva työ.

2. Maksu vaihtelee rautatieosuusluokan ja junien kokonaisbruttomassan perusteella siten, että maksu nousee kyseisten muuttujien arvojen noustessa.”

## **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset**

- 16 PKP PLK on direktiivin 2001/14 2 artiklan h alakohdassa tarkoitettu infrastruktuurin haltija Puolassa. Sen perusti Polskie Koleje Państwowe S.A., joka on yhdessä valtiokonttorin kanssa sen osakkeenomistaja.
- 17 KM on rautatieliikennettä harjoittava julkinen yritys, jonka osuudet omistaa Województwo Mazowieckie (Masovian voivodikunta, Puola).
- 18 KM teki 19.5.2009 Masovian voivodikunnan kanssa puitesopimuksen rautateiden alueellisen matkustajaliikenteen julkisten palvelujen tarjoamisesta kyseisen paikallishallinnon yksikön alueella. Tässä puitesopimuksessa määrättiin muun muassa, että kaikki julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvät kustannukset, jotka ylittävät rautatieyrityksen tulot, katetaan Masovian voivodikunnan maksamalla korvauksella, johon on lisätty myös viimeksi mainitun maksama kohtuullinen voitto.
- 19 PKP PLK ja KM tekivät ajanjaksoilla 2009/2010 ja 2010/2011 reittien käyttöä koskevia sopimuksia, joiden nojalla ensin mainittu myönsi jälkimmäiselle oikeuden käyttää rautateiden infrastruktuuria. KM:n maksettavaksi tulevat PKP PLK:n vahvistamat yksikkömaksut hyväksyttiin UTK:n päätöksellä.
- 20 Koska PKP PLK:n ja KM:n välillä ei ollut tehty sopimusta ajanjaksoista 2011/2012 ja 2012/2013, UTK vahvisti rautateiden infrastruktuurin käyttöön asettamista koskevat ehdot.
- 21 Unionin tuomioistuin totesi 30.5.2013 antamassaan tuomiossa komissio v. Puola (C-512/10, EU:C:2013:338), ettei Puolan tasavalta ollut noudattanut direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdan eikä 7 artiklan 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se ei ollut ottanut käyttöön toimenpiteitä, joilla rataverkon haltijaa kannustetaan vähentämään rautatieinfrastruktuurin tarjonnasta aiheutuvia kustannuksia ja alentamaan sen käytöstä perittäviä maksuja, ja koska se oli mahdollistanut sen, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien maksujen laskemisessa otetaan huomioon kustannuksia, joita ei voida pitää suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina.
- 22 Kyseisen tuomion julistamisen jälkeen KM nosti Sąd Okręgowy w Warszawissa (Varsovan alueellinen tuomioistuin, Puola) kanteen, jossa se vaatii valtiokonttorin, jota edustaa infrastruktuuriministeri ja UTK:n johtaja, ja PKP PLK:n velvoittamista maksamaan yhteisvastuullisesti 220 204 408,72 Puolan zlotya (PLN) (noin 48 miljoonaa euroa) korkoineen vahingosta, joka sille aiheutui perusteettomasti laskutetuista rautateiden infrastruktuurin vähimmäiskäyttöoikeutta koskevista perusmaksuista ajanjaksojen 2009/2010–2012/2013 liikenteen aikataulun kausilla.
- 23 KM väitti kanteensa tueksi, että rataverkkoon pääsyn ja sen käytön edellytyksistä annettu infrastruktuuriministerin asetus oli ristiriidassa direktiivin 2001/14 kanssa, sellaisena kuin unionin tuomioistuin on sitä tulkinnut 30.5.2013 antamassaan tuomiossa komissio v. Puola (C-512/10, EU:C:2013:338), koska kyseisessä ministerin asetuksessa sallittiin se, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien maksujen laskemisessa otetaan huomioon kustannuksia, joita ei voida pitää suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina. KM vetosi myös perusteettomien maksujen palauttamiseen sovellettaviin säännöksiin.



- 24 Sąd Okręgowy w Warszawie hylkäsi kanteen 24.3.2016 antamallaan tuomiolla erityisesti aluksi sillä perusteella, että direktiivissä 2001/14 ei annettu rautatieyrityksille subjektiivista oikeutta maksaa tietynsuuruisia enimmäismaksuja vastineena rautateiden infrastruktuurin käytöstä, ja tämän jälkeen sillä perusteella, että 30.5.2013 annetussa tuomiossa komissio v. Puola (C-512/10, EU:C:2013:338) ei todettu viranomaisten menettelyn olleen lainvastaista, sillä direktiivin 2001/14 säännökset, joita väitettiin rikotun, eivät olleet riittävän täsmällisiä valtion korvausvastuun syntymiseksi, ja viimein sillä perusteella, ettei KM ollut väittänyt, että riidanlaisten UTK:n päätösten lainvastaisuus oli todettu asiaa koskevassa menettelyssä.
- 25 Sąd Apelacyjny w Warszawie (Varsovan ylioikeus, Puola) hylkäsi KM:n valituksen 18.12.2017 antamallaan tuomiolla.
- 26 Kyseinen tuomioistuin totesi tässä yhteydessä muun muassa, ettei direktiivissä 2001/14 säädetty tietynsuuruuksista maksuista ja ettei 30.5.2013 annetusta tuomiosta komissio v. Puola (C-512/10, EU:C:2013:338) missään tapauksessa seuraa, että KM:n maksamat maksut olisivat olleet liian suuria.
- 27 KM teki tästä tuomiosta kassaatiovalituksen Sąd Najwyższyyn (ylin tuomioistuin, Puola).
- 28 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että infrastruktuurin käyttömaksujen osalta 30.5.2013 annetusta tuomiosta komissio v. Puola (C-512/10, EU:C:2013:338) ilmenee, että Puolan tasavalta on saattanut direktiivin 2001/14 ja erityisesti sen 7 artiklan 3 kohdan virheellisesti osaksi kansallista oikeutta niin, että siitä on mahdollisesti aiheutunut vahinkoa siten, että osa tästä maksusta on maksettu perusteettomasti.
- 29 Kyseinen tuomioistuin toteaa kuitenkin, että kyseisen direktiivin 30 artiklan mukaan sääntelyelimen tehtävänä on muun muassa varmistaa, että infrastruktuurin haltijan määräämät maksut ovat mainitun direktiivin II luvun säännösten mukaisia ja ketään syrjimättömiä.
- 30 Se huomauttaa, että 9.11.2017 annetussa tuomiossa CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) ja erityisesti sen 97 kohdassa täsmennetään merkittävästi direktiivin 2001/14 soveltamista, sillä unionin tuomioistuin katsoi maksujen palauttamisesta siviilioikeuden nojalla, että palauttaminen on mahdollista vain tilanteessa, jossa sääntelyelin tai sen päätöstä valvova tuomioistuin on kansallisen oikeuden säännösten mukaisesti ensin todennut kyseisen maksun lainvastaisuuden. Muiden tuomioistuinten puuttuminen hinnoittelun valvontaan olisi nimittäin vahingollista mainitun elimen suorittaman valvonnan yhtenäisyyden kannalta.
- 31 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii täten sitä, voiko rautatieyritys haastaa infrastruktuurin haltijan ja valtion suoraan yleisissä siviilituomioistuimissa direktiivin 2001/14 virheelliseen täytäntöönpanoon perustuvan liikaa maksetuista rautatiemaksuista muodostuvan vahingon korvaamista koskevan vahingonkorvauskanteen yhteydessä ilman, että sääntelyelimen päätös olisi ensin saatettu tuomioistuimen tutkittavaksi.
- 32 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korostaa lisäksi direktiivin 2001/14 virheelliseen täytäntöönpanoon perustuvasta valtion korvausvastuusta, että unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö, joka perustuu muun muassa 5.3.1996 annettuun tuomioon Brasserie du pêcheur ja Factortame (C-46/93 ja C-48/93, EU:C:1996:79), vaikuttaa mahdollistavan sen, että tällainen vastuu voisi syntyä kansallisen oikeuden perusteella silloin, kun kansallisessa oikeudessa vahvistetut edellytykset ovat vähemmän tiukkoja kuin unionin oikeudessa vahvistetut edellytykset.

- 33 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin korostaa, että Puolan oikeuden mukaan valtion sopimussuhteen ulkopuolinen vastuu ei ole rajattu selkeisiin lainvastaisuuksiin, vaan se voi syntyä siviilikoodeksin 417<sup>1</sup> §:n 1 ja 4 momentin mukaisesti tilanteessa, jossa kansallisen oikeuden toimi on ristiriidassa Puolan perustuslain, kansainvälisen sopimuksen tai lain kanssa, ja tilanteessa, jossa vahinko on aiheutunut siitä, ettei lainsäädäntötoimea, jonka toteuttamisvelvollisuudesta säädetään oikeussäännössä, ole toteutettu, ja tämä laiminlyönti on todettu.
- 34 Lisäksi, toisin kuin unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä, valtion korvausvastuu voi siviilikoodeksin 361 §:n 1 momentin mukaan syntyä myös silloin, kun valtion virheen ja aiheutuneen vahingon välinen syy-yhteys on epäsuora.
- 35 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii siis sitä, onko unionin oikeus esteenä sille, että kansallisessa vahingonkorvausoikeudessa yksityisten oikeudelle saada korvausta vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että jäsenvaltio on rikkonut unionin oikeutta, asetetaan unionin oikeudessa säädettyjä edellytyksiä lievempiä edellytyksiä.
- 36 Sąd Najwyższy on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko [direktiivin 2001/14] säännöksiä ja erityisesti tämän direktiivin 4 artiklan 5 kohtaa sekä 30 artiklan 1, 3, 5 ja 6 kohtaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että rautatieyrittäjä vaatii jäsenvaltiolta vahingonkorvausta direktiivin virheellisestä täytäntöönpanosta tilanteessa, jossa vahinko muodostuu rautateiden infrastruktuurin käytöstä liikaa peritystä maksusta, ilman että tuomioistuin on tutkinut sääntelyelimen päätöstä?
- 2) Onko se, että oikeuden saada korvausta unionin oikeuden perusteella unionin oikeuden virheellisestä soveltamisesta ja erityisesti direktiivin 2001/14 virheellisestä täytäntöönpanosta tai sen täytäntöönpanon laiminlyönnistä katsotaan olevan olemassa ainoastaan silloin, kun rikotun oikeusnormin tarkoituksena on antaa oikeuksia yksityisille, kun oikeuden rikkominen on merkittävä (erityisesti kun on kyseessä ilmeinen ja vakava jäsenvaltion harkintavallan ylittäminen direktiivin täytäntöönpanossa) ja kun vahinko on välittömässä syy-yhteydessä rikkomiseen, esteenä jäsenvaltion oikeuden säännökselle, jossa annetaan tällaisissa tapauksissa oikeus saada korvausta vähemmän tiukoin edellytyksin?”

### **Pyyntö asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen aloittamisesta**

- 37 Rzecznik Praw Obywatelskich (oikeusasiamies, Puola) esitti unionin tuomioistuimen kirjaamoon 1.7.2021 toimittamallaan kirjelmällä perustellun pyynnön asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen aloittamiseksi unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 83 artiklan mukaisesti.
- 38 Unionin tuomioistuin katsoo julkisasiamiestä kuultuaan, ettei kyseistä pyyntöä voitu enää esittää kyseessä olevana ajankohtana. Pyyntö on näin ollen hylättävä.

## Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

### *Ensimmäinen kysymys*

- 39 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleo ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä sitä, onko direktiivin 2001/14 säännöksiä ja etenkin sen 4 artiklan 5 kohtaa ja 30 artiklaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että jäsenvaltion yleinen tuomioistuin ratkaisee valtion korvausvastuuta koskevan kanteen, jonka rautatieyrittys on nostanut kyseisen direktiivin sellaisen virheellisen täytäntöönpanon vuoksi, jonka johdosta infrastruktuurin haltijalle väitetään maksetun liikaa maksuja, kun sääntelyelin ja mahdollisesti tuomioistuin, joka on toimivaltainen käsittelemään kyseisen elimen päätöksistä nostetut kanteet, eivät ole vielä lausuneet tämän maksun lainmukaisuudesta.
- 40 Aluksi on muistutettava, että direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, että rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen määrittelystä ja perimisestä vastaa infrastruktuurin haltija, ja sen 5 kohdassa täsmennetään, että infrastruktuurin haltijan tehtävänä on varmistaa, että hinnoittelujärjestelmien soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrittysiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samantlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.
- 41 Direktiivin 2001/14 4 artiklan 5 kohdan säännöksissä pannaan täytäntöön kyseisen direktiivin johdanto-osan 11 ja 16 perustelukappaleessa mainitut periaatteet, joiden mukaan hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämijärjestelmissä kaikille yrityksille on mahdollistettava yhtäläinen ja ketään syrjimätön markkinoillepääsy, ja niissä on mahdollisuuksien mukaan täytettävä kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja ketään syrjimättömällä tavalla rehellisen kilpailun mahdollistamiseksi rautatiepalvelujen tarjonnassa.
- 42 Tämä rautatieyrittysten yhdenvertaisen kohtelun ja syrjintäkiellon periaate, joka on pantu täytäntöön muun muassa kyseisen direktiivin 9 artiklan 5 kohdalla, jonka mukaan samantlaisiin palvelutyyppeihin on sovellettava samantlaisia alennusjärjestelmiä, muodostaa näin ollen keskeisen perusteen rautateiden infrastruktuurin käyttömaksun määrittelylle ja perimiselle (ks. vastaavasti tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 47 kohta).
- 43 Näin ollen infrastruktuurin 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 (tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 50 kohta).
- 44 Sääntelyelimestä on todettava, että direktiivin 2001/14 johdanto-osan 46 perustelukappaleen mukaan 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.
- 45 Tämän direktiivin 30 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on perustettava sääntelyelin, johon voi mainitun direktiivin 30 artiklan 2 kohdan nojalla tehdä valituksen hakija, joka katsoo ”tulleensa kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi”. Näin tehty

valitus voi koskea tämän viimeksi mainitun säännöksen mukaan muun muassa infrastruktuurin haltijan päätöksiä, jotka liittyvät hinnoittelujärjestelmään tai hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruuteen tai määräytymisperusteisiin.

- 46 Sääntelyelimen on saman direktiivin 30 artiklan 3 kohdan mukaan lisäksi varmistettava, että infrastruktuurin haltijan määräämät maksut ovat II luvun säännösten mukaisia ja ketään syrjimättömiä.
- 47 Viimein direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan mukaan sääntelyelimen on ratkaistava kaikki sen käsiteltäväksi saatetut valitukset ja sen päätökset sitovat kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan, kun taas kyseisen direktiivin 30 artiklan 6 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että mainitut päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.
- 48 Unionin tuomioistuin on katsonut sellaisen oikeusriidan yhteydessä, jossa rautateiden infrastruktuurin käyttäjä oli nostanut kansallisessa yleisessä tuomioistuimessa kanteen saadakseen palautetuksi osan kyseisen infrastruktuurin haltijalle maksetuista maksuista, että näitä säännöksiä on tulkittava siten, että ne ovat esteenä sellaisen kansallisen säännösten soveltamiselle, jossa säädetään yleisten tuomioistuinten suorittamasta rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen kohtuullisuuden tapauskohtaisesta valvonnasta ja mahdollisuudesta tarvittaessa muuttaa näiden maksujen määrää riippumatta mainitun direktiivin 30 artiklassa säädetyn sääntelyelimen suorittamasta valvonnasta (tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 103 kohta).
- 49 Tällaisesta kansallisesta säännöstöstä nimittäin seuraisi, että riippumattomien tuomioistuinten erilaiset ratkaisut, joita ei mahdollisesti ole yhtenäistetty ylempien tuomioistuinten oikeuskäytännössä, korvaisivat toimivaltaisen elimen suorittaman valvonnan yhtenäisyyden, mikä johtaisi kahden yhteensovittamattoman päätöksentekomenettelyn päällekkäisyyteen, mikä on ilmeisessä ristiriidassa direktiivin 2001/14 30 artiklan tavoitteen kanssa (ks. vastaavasti tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 87 kohta).
- 50 Lisäksi sääntelyelimen päätöksillä on direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdan mukaisesti vaikutuksia kaikkiin kyseisiin rautatiealan toimijoihin, olivatpa ne kuljetusalan yrityksiä tai infrastruktuurin haltijoita. Päinvastoin niiden ratkaisujen, jotka siviilituomioistuimet antavat mahdollisesti maksujen määrittämisestä koskevassa säännöstössä vahvistettujen perusteiden mukaisesti, vaikutukset rajoittuvat yksinomaan niihin, jotka ovat näissä tuomioistuimissa käsiteltävien oikeusriitojen asianosaisia (ks. vastaavasti tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 94 kohta).
- 51 Niinpä käyttöoikeuden haltija, joka nostaisi kanteen infrastruktuurin haltijaa vastaan yleisissä tuomioistuimissa riitauttaakseen maksujen määrän, voisi saada etua niihin kilpailijoihinsa nähden, jotka eivät olisi nostaneet tällaista kannetta, mikä vaarantaisi tavoitteen rehellisen kilpailun takaamisesta rautatiepalvelujen alalla (ks. vastaavasti tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 95 ja 96 kohta).
- 52 Tämän tuomion 48–51 kohdassa mainittua oikeuskäytäntöä voidaan soveltaa täysimääräisesti pääasiassa.

- 53 Koska KM nimittäin vaatii PKP PLK:lle, joka on infrastruktuurin haltija Puolassa, väitetysti liikaa maksettujen maksujen palauttamista direktiivin 2001/14 ja etenkin sen hinnoitteluperiaatteita koskevan 7 artiklan 3 kohdan virheellisen täytäntöönpanon vuoksi, sen yleisissä siviilituomioistuimissa nostaman kanteen on katsottava liittyvän suoraan infrastruktuurin haltijan etukäteen vahvistaman yksittäisen maksun määrän riitauttamiseen.
- 54 Sen hyväksyminen, että yleiset tuomioistuimet voisivat käsitellä tällaista oikeusriitaa ilman, että sääntelyelin ja mahdollisesti tuomioistuin, joka on toimivaltainen käsittelemään sääntelyelimen päätöksistä nostetut kanteet, ovat lausuneet direktiivin 2001/14 30 artiklan 3, 5 ja 6 kohdan mukaisesti kyseessä olevien maksujen lainvastaisuudesta ja toteuttaneet mahdollisesti tarvittavat toimenpiteet kyseisten maksujen mahdollisen lainvastaisuuden korjaamiseksi, merkitsisi sitä, että sääntelyelimen tehtävä ja samalla kyseisen direktiivin 30 artiklan tehokas vaikutus vaarantuisivat.
- 55 Tästä seuraa, ettei yleinen tuomioistuin voi lausua vahingonkorvausvaatimuksista, jotka liittyvät direktiivin 2001/14 väitetysti virheelliseen täytäntöönpanoon, ilman että sääntelyelin tai tuomioistuin, joka on toimivaltainen käsittelemään sääntelyelimen päätöksistä nostetut kanteet, on ensin lausunut kyseisessä yleisessä tuomioistuimessa riitautettujen infrastruktuurin haltijan päätösten lainmukaisuudesta. Tämä menettelysääntö, joka koskee kanteita, joilla pyritään varmistamaan, että yksityiset voivat saada unionin oikeuden perusteella korvauksen vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että jäsenvaltio on rikkonut kyseisen direktiivin säännöksiä, kuuluu siten viimeksi mainitun direktiivin soveltamisalaan eikä mainitun jäsenvaltion menettelyllisen itsemääräämisoikeuden piiriin.
- 56 KM väittää kuitenkin kirjallisissa huomautuksissaan, että käytännössä sen oli mahdotonta riitauttaa yksittäisen maksunsa määrä kansallisessa sääntelyelimessä. Kuten Naczelny Sąd Administracyjny (ylin hallintotuomioistuin, Puola) on katsonut, kyseiselle elimelle tehty valitus voi nimittäin korkeintaan johtaa kyseisen elimen suorittamaan valvontaan, mutta sen perusteella ei voida aloittaa hallinnollista menettelyä, jossa mainitulla elimellä olisi toimivalta ratkaista kyseessä olevan, asianosaisen asemassa olevan rautatieyrityksen ja infrastruktuurin haltijan välinen oikeusriita. Rautatieyritykset, jotka eivät voi valittaa muusta kuin tällaisen valvonnan lopputuloksesta, joutuisivat siten nostamaan vahingonkorvauskanteen yleisissä siviilituomioistuimissa.
- 57 Jos oletetaan, että tämä seikka on näytetty toteen, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on tarkistettava, on muistutettava, että edellä esitetyn perusteella direktiivin 2001/14 30 artiklan 2, 5 ja 6 kohdassa vahvistetaan rautatieyrityksen oikeus vedota sääntelyelimeen infrastruktuurin haltijan vahvistamien yksittäisten maksujen määrän riitauttamiseksi ja tarvittaessa saattaa kyseisen elimen tekemä päätös toimivaltaisen tuomioistuimen tutkittavaksi tältä osin.
- 58 Tältä osin on vielä korostettava, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 2, 5 ja 6 kohta ovat ehdottomia ja riittävän täsmällisiä, joten niillä on näin ollen välitön oikeusvaikutus (ks. analogisesti tuomio 14.5.2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU ja C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, 288 kohta). Nämä säännökset velvoittavat täten jäsenvaltioiden kaikkia viranomaisia eli ei ainoastaan kansallisia tuomioistuimia vaan myös kaikkia julkishallinnon elimiä – hajautetut viranomaiset mukaan lukien – ja näillä viranomaisilla on velvollisuus soveltaa niitä (tuomio 5.3.2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, 90 kohta).

59 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2001/14 säännöksiä ja etenkin sen 4 artiklan 5 kohtaa ja 30 artiklaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että jäsenvaltion yleinen tuomioistuin ratkaisee valtion korvausvastuuta koskevan kanteen, jonka rautatieyrittäjä on nostanut kyseisen direktiivin sellaisen virheellisen täytäntöönpanon vuoksi, jonka johdosta infrastruktuurin haltijalle väitetään maksetun liikaa maksuja, kun sääntelyelin ja mahdollisesti tuomioistuin, joka on toimivaltainen käsittelemään kyseisen elimen päätöksistä nostetut kanteet, eivät ole vielä lausuneet tämän maksun lainmukaisuudesta. Kyseisen direktiivin 30 artiklan 2, 5 ja 6 kohtaa on tulkittava siten, että niiden mukaan käyttöoikeuden haltijana olevalla rautatieyrittäjällä on oltava oikeus riitauttaa infrastruktuurin haltijan vahvistamien yksittäisten maksujen määrä sääntelyelimessä, kyseisen elimen on tehtävä päätös tällaisesta riitautuksesta ja toimivaltaisen tuomioistuimen on voitava tutkia kyseinen päätös tältä osin.

### **Toinen kysymys**

60 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään lähinnä, onko unionin oikeutta tulkittava siten, että se on esteenä sille, että kansallisessa vahingonkorvausoikeudessa yksityisten oikeudelle saada korvausta vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että jäsenvaltio on rikkonut unionin oikeutta, asetetaan unionin oikeudessa säädettyjä edellytyksiä vähemmän rajoittavia edellytyksiä.

61 Tältä osin on muistutettava, että unionin tuomioistuin on toistuvasti katsonut, että unionin oikeudessa oikeus korvaukseen myönnetään silloin, kun kolme edellytystä täyttyy, eli kun rikotun oikeussäännön tarkoituksena on antaa oikeuksia yksityisille, kun tämän oikeussäännön rikkominen on riittävän ilmeinen ja kun valtion velvoitteen rikkominen on välittömässä yhteydessä vahinkoon, joka henkilöille on aiheutunut (tuomio 5.3.1996, Brasserie du pêcheur ja Factortame, C-46/93 ja C-48/93, EU:C:1996:79, 51 kohta ja tuomio 29.7.2019, Hochtief Solutions Magyarországi Fióktelepe, C-620/17, EU:C:2019:630, 35 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

62 On todettava, että unionin tuomioistuin on yhtä toistuvasti katsonut, että edellisessä kohdassa mainitut kolme edellytystä eivät sulje pois sitä, että valtion korvausvastuu voisi syntyä vähemmän rajoittavien edellytysten perusteella kansallisen oikeuden mukaisesti (ks. vastaavasti tuomio 5.3.1996, Brasserie du pêcheur ja Factortame, C-46/93 ja C-48/93, EU:C:1996:79, 66 kohta; tuomio 12.9.2006, Eman ja Sevinger, C-300/04, EU:C:2006:545, 69 kohta ja tuomio 29.7.2019, Hochtief Solutions Magyarországi Fióktelepe, C-620/17, EU:C:2019:630, 37 ja 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

63 Edellä esitetyn perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, että unionin oikeutta on tulkittava siten, ettei se ole esteenä sille, että kansallisessa vahingonkorvausoikeudessa yksityisten oikeudelle saada korvausta vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että jäsenvaltio on rikkonut unionin oikeutta, asetetaan unionin oikeudessa säädettyjä edellytyksiä vähemmän rajoittavia edellytyksiä.

### **Oikeudenkäyntikulut**

64 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:

- 1) 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 23.10.2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/58/EY, säännöksiä ja etenkin sen 4 artiklan 5 kohtaa ja 30 artiklaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä sille, että jäsenvaltion yleinen tuomioistuin ratkaisee valtion korvausvastuuta koskevan kanteen, jonka rautatieyritys on nostanut kyseisen direktiivin sellaisen virheellisen täytäntöönpanon vuoksi, jonka johdosta infrastruktuurin haltijalle väitetään maksetun liikaa maksuja, kun sääntelyelin ja mahdollisesti tuomioistuin, joka on toimivaltainen käsittelemään kyseisen elimen päätöksistä nostetut kanteet, eivät ole vielä lausuneet tämän maksun lainmukaisuudesta.**

Direktiivin 2001/14, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2007/58, 30 artiklan 2, 5 ja 6 kohtaa on tulkittava siten, että niiden mukaan käyttöoikeuden haltijana olevalla rautatieyrityksellä on oltava oikeus riitauttaa infrastruktuurin haltijan vahvistamien yksittäisten maksujen määrä sääntelyelimessä, kyseisen elimen on tehtävä päätös tällaisesta riitautuksesta ja toimivaltaisen tuomioistuimen on voitava tutkia kyseinen päätös tältä osin.

- 2) Unionin oikeutta on tulkittava siten, ettei se ole esteenä sille, että kansallisessa vahingonkorvausoikeudessa yksityisten oikeudelle saada korvausta vahingosta, joka on aiheutunut siitä, että jäsenvaltio on rikkonut unionin oikeutta, asetetaan unionin oikeudessa säädettyjä edellytyksiä vähemmän rajoittavia edellytyksiä.**

Allekirjoitukset