



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (peto vijeće)

9. studenoga 2017.\*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Željeznički prijevoz – Direktiva 2001/14/EZ –  
Infrastrukturne pristojbe – Ubiranje pristojbi – Nacionalno regulatorno tijelo koje vodi brigu o  
usklađenosti infrastrukturnih pristojbi s tom direktivom – Ugovor o korištenju infrastrukture sklopljen  
između upravitelja željezničke infrastrukture i željezničkog prijevoznika – Načelo nediskriminacije –  
Povrat pristojbi bez intervencije tog tijela i izvan žalbenih postupaka koji ga uključuju –  
Nacionalni propisi na temelju kojih građanski sud može odrediti primjeren iznos u slučaju  
nepravednih pristojbi”

U predmetu C-489/15,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Landgericht  
Berlin (Zemaljski sud u Berlinu, Njemačka), odlukom od 3. rujna 2015., koju je Sud zaprimio 17. rujna  
2015., u postupku

**CTL Logistics GmbH**

protiv

**DB Netz AG,**

SUD (peto vijeće),

u sastavu: J. L. da Cruz Vilaça, predsjednik vijeća, E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger (izvjestiteljica) i  
F. Biltgen, suci,

nezavisni odvjetnik: P. Mengozzi,

tajnik: K. Malacek, administrator,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 13. srpnja 2016.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za društvo CTL Logistics GmbH, K.-P. Langenkamp, *Rechtsanwalt*,
- za društvo DB Netz AG, M. Kaufmann i T. Schmitt, *Rechtsanwälte*,
- za njemačku vladu, T. Henze i J. Möller, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, W. Mölls i J. Hottiaux, u svojstvu agenata,

\* Jezik postupka: njemački

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 24. studenoga 2016.,  
donosi sljedeću

### **Presudu**

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 4. stavaka 1. i 5., članka 6. stavka 1., članka 8. stavka 1. kao i članka 30. stavaka 1. do 3., 5. i 6. Direktive 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture (SL 2001., L 75, str. 29.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 5., str. 27.), kako je izmijenjena Direktivom 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. (SL 2004., L 220, str. 16.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 5., str. 45.; u daljnjem tekstu: Direktiva 2001/14).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društava CTL Logistics GmbH i DB Netz AG u vezi s povratom pristojbi zbog otkazivanja i izmjene u okviru korištenja željezničke infrastrukture kojom upravlja društvo DB Netz.

### **Pravni okvir**

#### ***Pravo Unije***

- 3 U uvodnim izjavama 5., 7., 11., 12., 16., 20., 32., 34., 35., 40. i 46. Direktive 2001/14 ovako se opisuju njezini ciljevi s obzirom na pristojbe za korištenje infrastrukture:
  - „(5) Kako bi se osigurala transparentnost i nediskriminirajući pristup željezničkoj infrastrukturi svim željezničkim prijevoznicima, sve se potrebne informacije za korištenje prava na pristup moraju objaviti u izvješću o mreži.
- [...]
- (7) Poticanje optimalnog korištenja željezničke infrastrukture dovest će do smanjenja troškova prijevoza za društvo.
- [...]
- (11) Programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta trebaju omogućiti jednaki i nediskriminirajući pristup svim prijevoznicima te što je više moguće pokušati udovoljiti potrebama svih korisnika i vrsta prometa na pravedan i nediskriminirajući način.
- (12) Unutar okvira koje su utvrdile države članice programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta trebaju potaknuti upravitelje željezničkih infrastrukture da optimalno iskoriste svoju infrastrukturu.
- [...]
- (16) Programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta trebaju omogućiti pošteno tržišno natjecanje u pružanju usluga željezničkog prijevoza.
- [...]

(20) Poželjno je upraviteljima infrastrukture osigurati određeni stupanj fleksibilnosti kako bi se omogućilo učinkovitije korištenje infrastrukturne mreže.

[...]

(32) Treba smanjiti narušavanje tržišnog natjecanja do kojeg može doći zbog značajnih razlika u načelima ubiranja pristojbi i to među željezničkim infrastrukturama te među različitim načinima prijevoza.

[...]

(34) Poželjno je ulagati u željezničku infrastrukturu, te bi programi ubiranja pristojbi za korištenje infrastrukture trebali potaknuti upravitelje infrastrukture na odgovarajuća ulaganja tamo gdje su gospodarski korisna.

(35) Svi će programi ubiranja pristojbi predstavljati gospodarske pokazatelje za korisnike. Ti pokazatelji za željezničke prijevoznike trebaju biti dosljedni i trebaju ih dovesti do donošenja razumnih odluka.

[...]

(40) Željeznička infrastruktura je prirodni monopol. Stoga je potrebno potaknuti upravitelje infrastrukture da smanje troškove i učinkovito upravljaju svojim infrastrukturama.

[...]

(46) Učinkovito upravljanje i pravedno i nediskriminirajuće korištenje željezničke infrastrukture zahtijeva uspostavljanje regulatornog tijela koje će nadzirati primjenu ovih pravila i akata Zajednice u svojstvu žalbenog tijela, bez obzira na mogućnost sudske kontrole.”

4 Članak 1. stavak 1. Direktive 2001/14 propisuje:

„Ova se Direktiva odnosi na načela i postupke koji se primjenjuju u vezi s određivanjem i ubiranjem pristojbi željezničke infrastrukture i dodjelom željezničkog infrastrukturnog kapaciteta.

Države članice moraju osigurati da programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta poštuju načela utvrđena ovom Direktivom te time omoguću upravitelju infrastrukture prodaju na tržištu i najbolju iskoristivost raspoloživog infrastrukturnog kapaciteta.”

5 Članak 3. te direktive, pod naslovom „Izješće o mreži”, određuje:

„1. Nakon savjetovanja sa zainteresiranim strankama, upravitelj infrastrukture dužan je sastaviti i objaviti izvješće o mreži dostupno uz naknadu koja ne smije biti viša od troška objavljivanja tog izvješća.

2. Izvješće o mreži utvrđuje prirodu infrastrukture koju željeznički prijevoznici imaju na raspolaganju. Sadržava podatke koji navode uvjete za pristup odgovarajućoj željezničkoj infrastrukturi. Sadržaj izvješća o mreži predviđen je u Prilogu I.

3. Izvješće o mreži prema potrebi se ažurira i mijenja.

4. Izvješće o mreži se objavljuje najmanje četiri mjeseca prije protoka roka za podnošenje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.”

- 6 Poglavlje II. navedene direktive, koje obuhvaća njezine članke 4. do 12., odnosi se na „Infrastrukturne pristojbe”.
- 7 Člankom 4. te direktive, naslovljenim „Uvođenje, utvrđivanje i ubiranje pristojbi”, u stavcima 1., 4. i 5. određuje se:

„1. Države članice dužne su donijeti okvirna pravila za ubiranje pristojbi te pritom poštovati neovisnost uprave predviđenu u članku 4. Direktive [Vijeća] 91/440/EEZ [od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice (SL 1991., L 237, str. 25.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 4., str. 3.)].

Prema spomenutom uvjetu o neovisnosti uprave, države članice donose i posebna pravila ubiranja pristojbi ili te ovlasti povjeravaju upravitelju infrastrukture. Upravitelj infrastrukture utvrđuje pristojbe za korištenje infrastrukture i ubire te pristojbe.

[...]

4. Osim u slučaju posebnih sporazuma, na temelju članka 8. stavka 2. upravitelji infrastruktura vode brigu o tome da se programi ubiranja pristojbi, koji su u uporabi na području njihove cijele mreže, zasnivaju na istim načelima.
5. Upravitelji infrastruktura moraju osigurati da primjena programa ubiranja pristojbi rezultira jednakim i nediskriminirajućim pristojbama za različite željezničke prijevoznike koji pružaju usluge jednake prirode na sličnim dijelovima tržišta te da pristojbe, koje se u stvarnosti primjenjuju, udovoljavaju pravilima koja su predviđena u izvješću o mreži.”
- 8 Članci 7. do 12. Direktive 2001/14 utvrđuju koje se pristojbe mogu naplaćivati i njihov način izračuna.
- 9 Članak 7. te direktive, pod naslovom „Načela ubiranja pristojbi”, u stavcima 3. do 5. određuje:

„3. Ne dovodeći u pitanje stavak 4. ili 5. ili članak 8., pristojbe za minimalni pristupni paket i pristup prugom do uslužnih objekata jednake su iznosu troška koji je izravno nastao iz pružanja usluge željezničkog prijevoza.

4. Infrastrukturna pristojba može uključivati pristojbu koja odražava nestašicu kapaciteta određenog dijela infrastrukture u razdobljima zakrčenosti.

5. Moguće je prilagoditi infrastrukturnu pristojbu kako bi se uzeo u obzir trošak za onečišćenje okoliša uzrokovanog željezničkim prijevozom. Te prilagodbe variraju u skladu sa razinom prouzrokovanog onečišćenja.

Naplata troškova za onečišćenje okoliša, koja dovodi do povećanja cjelokupnog prihoda upravitelja infrastrukture, može se izvršiti samo ako se naplata primjenjuje i za druge konkurentne načine prijevoza na usporedivoj razini.

Ako ne postoji usporediva razina naplate troškova za onečišćenje okoliša za druge konkurentne načine prijevoza, takva prilagodba ne smije rezultirati promjenom prihoda i upravitelja infrastrukture. Ako postoji usporediva razina naplate troškova za onečišćenje okoliša za željeznički i druge konkurentne načine prijevoza te to stvara dodatan prihod, države članice odlučuju kako iskoristiti taj prihod.”

- 10 Člankom 8. navedene direktive, pod naslovom „Iznimke načela ubiranja pristojbi”, stavcima 1. i 2. određuje se:

„1. Kako bi se u potpunosti nadoknadio trošak upravitelja infrastrukture, država članica može, u slučaju da tržište to može podnijeti, odrediti povišenje naknada, na temelju učinkovitih, transparentnih i nediskriminirajućih načela, pritom jamčeći optimalnu konkurentnost posebno međunarodnog teretnog željezničkog prijevoza. Sustav ubiranja pristojbi dužan je poštovati povećanja produktivnosti koja postignu željeznički prijevoznici.

Međutim, razina pristojbi ne smije isključiti korištenje infrastrukture segmentima tržišta koji mogu barem podmiriti trošak koji je izravno nastao iz pružanja usluga željezničkog prijevoza plus stopu povrata koju tržište može podnijeti.

2. Za posebne projekte ulaganja u budućnosti ili one projekte koji su dovršeni najviše 15 godina prije stupanja na snagu ove Direktive, upravitelj infrastrukture može, zbog dugoročnih troškova takvih projekata, odrediti ili nastaviti određivati više pristojbe, ako ti projekti povećavaju učinkovitost i/ili isplativost, a ne mogu ili nisu mogli biti drukčije provedeni. Takvo uređenje ubiranja pristojbi može uključivati i sporazume o podjeli rizika povezanih s novim ulaganjima.”

- 11 Članak 9. stavak 5. te direktive propisuje:

„Za slične usluge primjenjuju se slični programi popusta.”

- 12 Članak 12. Direktive 2001/14, pod naslovom „Pristojbe za rezervaciju”, glasi:

„Upravitelji infrastrukture mogu odrediti odgovarajuću pristojbu za zatraženi kapacitet koji se ne koristi. Ovom se pristojbom potiče učinkovito korištenje kapaciteta.

Upravitelj infrastrukture uvijek obavješćuje svaku zainteresiranu stranu o infrastrukturnom kapacitetu koji je raspodijeljen za željezničke prijevoznike.”

- 13 U poglavlju IV. Direktive 2001/14, naslovljenom „Opće mjere”, njezin članak 30., pod naslovom „Regulatorno tijelo”, propisuje:

„1. Ne dovodeći u pitanje članak 21. stavak 6. države članice ustanovljuju regulatorno tijelo. To tijelo, koje može biti ministarstvo nadležno za promet ili svako drugo tijelo, neovisno je o upraviteljima infrastrukture, tijelima za ubiranje pristojbi, tijelu za dodjelu kapaciteta ili podnositeljima zahtjeva po pitanju organizacije, odluka o financiranju, pravne strukture i donošenja odluka. Tijelo djeluje u skladu s načelima izloženim u ovom članku po kojima se regulatorne funkcije i funkcije žalbe mogu dodijeliti odvojenim tijelima.

2. Podnositelj zahtjeva se ima pravo žaliti regulatornom tijelu ako smatra da se prema njemu nepošteno postupilo, da ga se diskriminiralo ili da mu se na bilo koji drugi način naškodilo, a posebno protiv odluka koje je donio upravitelj infrastrukture ili prema potrebi željeznički prijevoznik a odnose se na:

- (a) izvješće o mreži;
- (b) kriterije sadržane u tom izvješću;
- (c) postupak dodjele i njegove rezultate;
- (d) program ubiranja pristojbi;

(e) razinu ili strukturu infrastrukturnih naknada koje treba ili može trebati platiti;

[...]

3. Regulatorno tijelo vodi brigu o tome da pristojbe koje je odredio upravitelj infrastrukture budu u skladu s poglavljem II. te da su nediskriminirajuće. Pregovori između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture koji se odnose na razinu infrastrukturnih pristojbi dozvoljeni su samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela. Regulatorno tijelo intervenira ako postoji vjerojatnost da su pregovori u suprotnosti sa zahtjevima ove Direktive.

4. Regulatorno je tijelo ovlašteno da zatraži odgovarajuće informacije od upravitelja infrastrukture, podnositelja zahtjeva i bilo koje uključene treće strane unutar dotične države članice, a te informacije moraju biti dostavljene bez nepotrebnog kašnjenja.

5. Regulatorno tijelo dužno je donijeti odluku o svakoj pritužbi i poduzeti mjere da popravi situaciju u roku od najviše dva mjeseca po primitku svih informacija.

Neovisno o stavku 6., odluka regulatornog tijela obvezuje sve stranke obuhvaćene tom odlukom.

U slučaju žalbe protiv odbijanja dodjele infrastrukturnog kapaciteta ili protiv uvjeta ponude kapaciteta, regulatorno tijelo je dužno ili potvrditi da nisu potrebne izmjene odluke upravitelja infrastrukture ili zatražiti izmjene te odluke u skladu s uputama koje je odredilo regulatorno tijelo.

6. Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da odluke koje donese regulatorno tijelo podliježu sudskoj kontroli.”

14 U skladu s Prilogom I. Direktivi 2001/14, na koji se upućuje njezinim člankom 3. stavkom 2., izvješće o mreži, među ostalim, sadržava sljedeće podatke:

„[...]

2. Odjeljak o načelima ubiranja pristojbi i o tarifama. On sadržava odgovarajuće pojedinosti programa ubiranja pristojbi kao i dostatne informacije o pristojbama koje se primjenjuju na usluge nabrojene u Prilogu II. koje pruža samo jedan pružatelj. U njemu se potanko opisuje metodologija, pravila i, prema potrebi, mjerila korištena za primjenu članka 7. stavaka 4. i 5. i članaka 8. i 9. On sadržava informacije o promjenama pristojbi o kojima se već odlučilo ili koje su se predvidjele.

[...]”

### *Njemačko pravo*

#### *AEG*

15 Članak 14. stavci 4. do 6. Allgemeines Eisenbahngesetz (Opći zakon o željeznicama) od 27. prosinca 1993. (BGBl. 1993. I, str. 2378.), u verziji koja je bila na snazi na dan nastanka činjenica o kojima je riječ u glavnom postupku, određuje:

„(4) Upravitelji željeznicama određuju svoje pristojbe u skladu s uredbom donesenom na temelju članka 26. stavka 1. točaka 6. i 7., na način da nadoknade sve troškove nastale za pružanje obveznih usluga u smislu stavka 1. prve rečenice, a pritom osiguraju povrat ulaganja u skladu s tržišnom stopom. U tom kontekstu oni mogu odrediti i naplatiti povišenja izravno povezana s uporabom željeznice te mogu odrediti razliku ovisno o tome radi li se o uslugama željezničkog prijevoza putnika



na duge udaljenosti, uslugama željezničkog prijevoza putnika na kratke udaljenosti ili uslugama prijevoza tereta kao i ovisno o segmentu tržišta unutar svake od tih vrsta usluga, a konkurentnost, posebno u području međunarodnog teretnog željezničkog prijevoza, mora biti zajamčena. Međutim, u slučaju navedenom u prethodnoj rečenici ubiranje pristojbi u pojedinom segmentu tržišta ne može premašiti izravno nastale troškove željezničkog prijevoza, uvećane za povrat ulaganja u skladu s tržišnom stopom. Na temelju članka 26. stavka 1. točaka 6. i 7.,

1. mogu se dopustiti iznimke od načina izračuna pristojbe u skladu s prvom rečenicom ako je, osim toga, poštovana obveza pokrića troškova, ili
2. regulatorno tijelo može općim odredbama donesenima u dogovoru s Bundesnetzagenturom für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Savezna regulatorna agencija za električnu energiju, plin, telekomunikacijske i poštanske usluge i željeznicu), nadzornim tijelom, sve upravitelje željeznica izuzeti od obveze poštovanja zahtjeva iz prve rečenice.

(5) Poduzeća koja upravljaju željezničkom infrastrukturom pristojbu za pristup objektima i s tim povezanim uslugama određuju na način kojim se nepošteno ne ugrožava konkurentnost osoba ovlaštenih na pristup. Nepošteno ugrožavanje osobito postoji ako:

1. upravitelj odredi pristojbe koje nerazmjerno premašuju troškove nastale za isporuku usluga navedenih u prvoj rečenici, ili
2. ako su neke osobe ovlaštene na pristup povlaštene u odnosu na druge osobe ovlaštene na pristup a da se to ne temelji na opravdanom razlogu.

(6) Način pristupa, osobito u pogledu datuma, vremena i trajanja korištenja kao i pristojbe koja se plaća te ostalih uvjeta korištenja, uključujući odredbe koje se odnose na sigurnost korištenja, ugovaraju osobe ovlaštene na pristup i poduzeća koja upravljaju željezničkom infrastrukturom, u skladu s odredbama uredbe iz stavka 1.”

- 16 Članak 14.b stavak 1. AEG-a, u verziji koja je bila na snazi na dan nastanka činjenica o kojima je riječ u glavnom postupku, određuje:

„Nadzorno tijelo dužno je nadzirati poštovanje odredbi propisa o željeznicama koje uređuju pristup željezničkoj infrastrukturi, osobito u pogledu:

1. određivanja voznog reda, poglavito kad je riječ o odlukama o podjeli trasa vlaka u voznom redu, uključujući obvezne usluge;
2. drugih odluka o dodjeli trasa vlaka, uključujući obvezne usluge;
3. pristupa objektima za pružanje usluga, uključujući povezane usluge;
4. uvjeta korištenja, načela za ubiranje pristojbi i njihova iznosa.”

- 17 Članak 14.c AEG-a, u verziji koja je bila na snazi na dan nastanka činjenica o kojima je riječ u glavnom postupku, određuje:

„(1) Pri izvršavanju svojih zadaća u odnosu na javna poduzeća koja upravljaju željezničkom infrastrukturom nadzorno tijelo može donijeti potrebne mjere kako bi se prestalo s utvrđenim povredama ili kako bi se spriječile buduće povrede odredbi propisa o željeznicama o pristupu željezničkoj infrastrukturi.

(2) Osobe ovlaštene na pristup, javna poduzeća koja upravljaju željezničkom infrastrukturom i osobe koje djeluju za njihov račun dužni su nadzornom tijelu i njegovim djelatnicima, kako im bi omogućili uspješno izvršavanje njihovih zadaća, dopustiti:

1. pristup prostorijama i objektima u redovnom radnom vremenu te
2. uvid u poslovne knjige i dokumentaciju, baze podataka i druge dokumente te ih staviti na raspolaganje na odgovarajućem nosaču podataka.

(3) Osobe ovlaštene na pristup, javna poduzeća koja upravljaju željezničkom infrastrukturom i osobe koje djeluju za njihov račun obvezuju se, kako bi nadzornom tijelu i njegovim djelatnicima omogućili uspješno izvršavanje njihovih zadaća:

1. pružiti im potrebne informacije;
2. dostaviti im potrebne podatke;
3. pružiti im potrebnu pomoć.

To je osobito posrijedi kad je riječ o pregovorima o iznosu pristojbi za korištenje infrastrukture i drugih pristojbi koji su u tijeku ili su zaključeni. One pružaju vjerodostojne informacije te ih daju u dobroj vjeri. Osobe koje su dužne dostaviti informacije mogu odbiti otkriti informacije koje bi njih ili osobe navedene u članku 383. stavku 1. točkama 1. do 3. Zakona o parničnom postupka izložile opasnosti od kaznenog progona ili prekršaja.

(4) Nadzorno tijelo može izvršiti svoju odluku na temelju tog zakona u skladu s odredbama koje uređuju izvršenje upravnih mjera. Najviši iznos novčane kazne je 500 000 eura.”

18 Članak 14.d AEG-a, u verziji koja je bila na snazi na dan nastanka činjenica o kojima je riječ u glavnom postupku, glasi:

„(1) Javna poduzeća koja upravljaju željezničkom infrastrukturom izvješćuju nadzorno tijelo o:

1. odluci kojom se predviđa dodjela trasa vlaka u voznom redu, uključujući obvezne usluge, ako zahtjeve treba odbiti;
2. odluci kojom se predviđa dodjela trasa vlaka izvan voznog reda, uključujući obvezne usluge, ako zahtjeve treba odbiti;
3. odluci kojom se predviđa pristup objektima za pružanje usluga, uključujući povezane usluge, ako zahtjeve treba odbiti;
4. odluci kojom se predviđa sklapanje okvirnog sporazuma;
5. odluci kojom se predviđa zahtijevanje od osobe ovlaštene na pristup da predloži tarifu višu od one koju bi trebalo primijeniti na temelju uvjeta o korištenju željezničke mreže;
6. predviđenoj preinaci ili izmjeni uvjeta korištenja željezničke mreže ili uvjeta korištenja objekata za pružanje usluge, uključujući načela za ubiranje pristojbi i njihov iznos.

Predviđene odluke u smislu točaka 1. do 5. prve rečenice moraju biti obrazložene. Upravitelji željezničkih pruga usto moraju dokazati da je njihovo ubiranje pristojbi u skladu s odredbama članka 14. stavka 4.”



19 Članak 14.e AEG-a, u verziji koja je bila na snazi na dan nastanka činjenica o kojima je riječ u glavnom postupku, predviđa:

„(1) Nakon zaprimanja obavijesti u smislu članka 14.d, nadzorno tijelo može se usprotiviti [...]:

1. prijedlogu odluke u smislu članka 14.d prve rečenice točaka 1., 3. i 5. u roku od 10 radnih dana,
2. prijedlogu odluke u smislu članka 14.d prve rečenice točke 2. u roku od jednog radnog dana,
3. prijedlogu odluke u smislu članka 14.d prve rečenice točke 4. u roku od četiri tjedna,
4. prijedlogu preinake ili izmjene u smislu članka 14.d prve rečenice točke 6. u roku od četiri tjedna,  
ako se predviđenim odlukama krše odredbe propisa o željeznicama o pristupu željezničkoj infrastrukturi.

(2) Prije isteka roka određenog u:

1. stavku 1. točkama 1. do 3. predviđena odluka ne može se dostaviti osobama ovlaštenima na pristup;
2. stavku 1. točki 4. uvjeti korištenja željezničke mreže ili uvjeti korištenja objekata za pružanje usluga kao i načela za ubiranje pristojbi i njihov iznos ne mogu stupiti na snagu.

(3) Ako nadzorno tijelo iskoristi svoje pravo na protivljenje:

1. u slučaju iz stavka 1. točaka 1. do 3. mora se donijeti odluka koja je u skladu s uputama nadzornog tijela;
2. u slučaju iz stavka 1. točke 4. to je prepreka za primjenu uvjeta korištenja željezničke mreže ili objekata za pružanje usluga, uključujući načela za ubiranje pristojbi i njihov iznos.

(4) Nadzorno tijelo može u cijelosti ili djelomično odustati od traženja obavijesti predviđene u članku 14.d. Ono to odustajanje može ograničiti na neka javna poduzeća koja upravljaju željezničkom infrastrukturom. To je osobito posrijedi kada ne dovodi do opasnosti od narušavanja tržišnog natjecanja.”

20 Člankom 14.f AEG-a određeno je:

„(1) Nadzorno tijelo po službenoj dužnosti može nadzirati:

1. uvjete korištenja željezničke mreže i uvjete korištenja objekata za pružanje usluga,
2. odredbe o iznosu ili strukturi pristojbi za korištenje i drugih pristojbi poduzeća koja upravljaju željezničkom infrastrukturom.

Nadzorno tijelo ubuduće može,

1. poduzećima koja upravljaju željezničkom infrastrukturom naložiti da sukladno njegovim uputama izmijene uvjete iz prve rečenice točke 1. ili pravila o ubiranju pristojbi iz prve rečenice točke 2. ili
2. ukinuti uvjete iz prve rečenice točke 1. ili pravila o ubiranju pristojbi iz prve rečenice točke 2.

ako se tim uvjetima krše odredbe propisa o željeznicama o pristupu željezničkoj infrastrukturi.

(2) Ako se ne postigne sporazum o pristupu u smislu članka 14. stavka 6. ili o okvirnom sporazumu u smislu članka 14.a, odluke poduzeća za željezničku infrastrukturu može na zahtjev ili po službenoj dužnosti nadzirati nadzorno tijelo. Takve zahtjeve mogu podnijeti osobe ovlaštene na pristup čije pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi može biti narušeno. Zahtjeve treba podnijeti u roku unutar kojeg se može prihvatiti prijedlog za sklapanje sporazuma u skladu s prvom rečenicom. Nadzor se osobito može odnositi na:

1. uvjete korištenja željezničke mreže i uvjete korištenja objekata za pružanje usluga,
2. postupak dodjele i njegove rezultate,
3. iznos i strukturu pristojbi za korištenje i drugih pristojbi.

Nadzorno tijelo poziva stranke da u razumnom roku, koji ne može biti dulji od dva tjedna, podnesu sve korisne informacije. Po isteku tog roka nadzorno tijelo donosi odluku u roku od dva mjeseca.

(3) Ako se u slučaju iz stavka 2. odlukom poduzeća za željezničku infrastrukturu narušava kandidatovo pravo pristupa željezničkoj infrastrukturi,

1. nadzorno tijelo društvu za željezničku infrastrukturu nalaže da izmijeni odluku ili
2. nadzorno tijelo samo utvrđuje uvjete ugovora, odlučuje o valjanosti ugovora te proglašava nevaljanima ugovore kojima se ne poštuju predmetni uvjeti.”

*EIBV*

<sup>21</sup> Člankom 4. Eisenbahninfrasturktur-Benutzungsverordnungs (Uredba o korištenju željezničke infrastrukture) od 3. lipnja 2005. (BGBl. 2005. I, str. 1566.), u izmijenjenoj verziji od 3. lipnja 2009. (BGBl. 2009. I, str. 1235.; u daljnjem tekstu: EIBV), određuje se:

„(1) Operator željezničke mreže dužan je odrediti uvjete korištenja (uvjeti korištenja željezničke mreže) koji se primjenjuju na isporuku usluga iz Priloga 1. točke 1. i:

1. objaviti ih u službenom listu ili
2. objaviti ih na internetu i u službenom listu navesti na kojoj se internetskoj stranici može izvršiti uvid u njih.

Na zahtjev osoba ovlaštenih na pristup, upravitelj željezničkih mreža o njihovu trošku dostavlja im uvjete korištenja željezničke mreže.

(2) Uvjeti korištenja željezničke mreže moraju sadržavati barem podatke iz Priloga 2. i drugih odredbi ove uredbe kao i opće uvjete korištenja trasa vlakova. Cjenik nije dio uvjeta korištenja željezničke mreže.

[...]

(5) Uvjeti korištenja željezničke mreže moraju biti objavljeni barem četiri mjeseca prije isteka roka za podnošenja zahtjeva za dodjelu trasa vlakova u redu vožnje određenog u članku 8. stavku 1. točki 2. Uvjeti korištenja željezničke mreže stupaju na snagu na dan isteka roka za podnošenje zahtjeva određenog u članku 8. stavku 1. točki 2.

(6) Uvjeti korištenja željezničke mreže na jednak se način primjenjuju na sve podnositelje zahtjeva. Oni su obvezujući za sve dionike te ne utječu na opće uvjete koji su u njima sadržani. [...]"

22 Članak 21. EIBV-a predviđa:

„(1) Operator željezničke mreže svoje pristojbe za obvezne usluge mora odrediti tako da poboljšanjem učinkovitosti potiču društva za željeznički prijevoz i operatore željezničke mreže da smanje smetnje i poboljšaju učinkovitost željezničke mreže. Načela za ubiranje pristojbi s obzirom na učinkovitost primjenjuju se na cjelokupnu željezničku mrežu operatora željezničke mreže.

(2) Pristojba za korištenje može uključivati pristojbu kojom se uzimaju u obzir troškovi učinaka na okoliš upravljanja željeznicom te u tom kontekstu treba utvrditi razliku s obzirom na učinke koji su nastali na okoliš. To ne može imati za posljedicu izmjenu ukupnog prihoda operatora željezničke mreže.

(3) Infrastrukturna pristojba može uključivati pristojbu koja odražava nestašicu kapaciteta konkretnog dijela infrastrukture u razdobljima zakrčenosti.

(4) Ako usluga prijevoza uzrokuje dodatne troškove u odnosu na druge usluge prijevoza, ti se troškovi mogu uzeti u obzir samo u pogledu te usluge prijevoza.

(5) Kako bi se izbjegle velike i nerazmjerne fluktuacije, pristojbe iz stavaka 2. i 4. i pristojbe za obvezne usluge mogu se podijeliti na odgovarajuća razdoblja.

(6) Osim ako je u ovoj uredbi drukčije određeno, pristojbe treba obračunati na jednak način za svaku osobu ovlaštenu na pristup. Pristojbe treba sniziti ako željezničke mreže, skretnički i sigurnosni sustavi ili s tim povezani objekti za opskrbu vučnom strujom nekih dijelova mreže nisu u stanju sukladnom ugovornim odredbama.

(7) Pristojbe koje ubire operator željezničke mreže u skladu s člankom 4. stavkom 1. moraju biti objavljene ili priopćene mjesec dana prije nego što počne teći rok iz članka 8. stavka 1. točke 2. One se primjenjuju za cijelo vrijeme važenja novog voznog reda.”

*BGB*

23 Članak 315. Bürgerliches Gesetzbuch (Građanski zakonik; u daljnjem tekstu: BGB), pod naslovom „Određivanje činidbe od strane jedne od stranaka”, u staccima 1. i 3. predviđa:

„(1) Ako činidbu treba odrediti jedna od ugovornih stranaka, u slučaju sumnje treba prihvatiti da se ta činidba treba odrediti *ex aequo et bono*.

[...]

(3) Ako činidbu treba odrediti *ex aequo et bono*, tako određena činidba obvezuje drugu stranku samo ako je pravedna. Ako nije pravedna, određuje se presudom [...]"

### **Glavni postupak i prethodna pitanja**

24 CTL Logistics privatni je željeznički prijevoznik koji koristi željezničku infrastrukturu kojom upravlja javno poduzeće, društvo DB Netz.

- 25 Društvo DB Netz stavlja svoju željezničku infrastrukturu na raspolaganje svojim klijentima uz naknadu na temelju takozvanih ugovora o „korištenju infrastrukture”. Ti su ugovori tipski ugovori kojima se uređuju načela u vezi s ugovornim odnosom koji postoji između željezničkih prijevoznika i društva DB Netz te su osnova za pojedinačne ugovore o korištenju infrastrukture koji se sklapaju radi korištenja trasa vlakova. Ugovorne odredbe iz tih tipskih ugovora uključene su u svaki pojedinačni ugovor.
- 26 U skladu s tim ugovorima o korištenju infrastrukture, za korištenje željezničke mreže društva DB Netz društvo CTL Logistics plaća cijenu trasa vlakova izračunanu prema cijeni koja je na snazi. Tu cijenu, nazvanu „ubiranje pristojbi za trase vlakova” (u daljnjem tekstu: UPTV) unaprijed utvrđuje društvo DB Netz za određeno razdoblje, u čemu ne sudjeluju željeznički prijevoznici.
- 27 Stranke glavnog postupka u sporu su u pogledu nekih pristojbi za otkazivanje i izmjenu koje je društvo DB Netz jednostrano uključilo u UPTV i koje su se primjenjivale kad god bi društvo CTL Logistics željelo izmijeniti ili otkazati rezervaciju trase vlaka. Između 2004. i 2011. društvo CTL Logistics plaćalo je iznose dugovane u skladu s UPTV-om, ali je potom odlučilo zahtijevati njihov povrat.
- 28 Društvo CTL Logistics u tu je svrhu, ne obrativši se prethodno regulatornom tijelu, pokrenulo postupak pred Landgerichtom Berlin (Zemaljski sud u Berlinu, Njemačka).
- 29 Prema mišljenju tog društva, predmetne pristojbe za otkazivanje i izmjenu, koje je jednostrano određivalo društvo DB Netz, bile su nepravedne. Na temelju članka 315. BGB-a, određivanje tih pristojbi od strane društva DB Netz bespredmetno je te je na sudu da odredi pristojbu, čiji iznos treba ocijeniti *ex aequo et bono*. Višak uplaćenih iznosa pristojbe pravno je neosnovan i treba ga vratiti.
- 30 Sud koji je uputio zahtjev potvrđuje da su, u skladu sa sudskom praksom žalbenih sudova i Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka), građanski sudovi u predmetima poput glavnog predmeta doista ovlašteni ispitati je li tuženikov UPTV pravedan te, prema potrebi, donijeti vlastite odluke provodeći ocjenu *ex aequo et bono*. U skladu s tom sudskom praksom, ni AEG ni EIBV ne protive se provođenju građanskopravnog nadzora koji se temelji na članku 315. BGB-a, s obzirom na to da pri određivanju pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture postoji određeno diskrecijsko pravo koje proizlazi iz stranačke autonomije, unatoč nadzoru koji provodi regulatorno tijelo.
- 31 Usto, prema navedenoj sudskoj praksi, zbog postupovnih razloga nužna je usporedna primjena članka 315. BGB-a i njemačkih propisa o željeznicama. Tužba na temelju članka 315. BGB-a nužno ima za posljedicu provođenje nadzora nad iznosom pristojbe koju je odredilo društvo koje upravlja željezničkom infrastrukturom te, prema potrebi, njegovo smanjenje do visine koja bi ponovno bila utvrđena na temelju pravične ocjene, i to s učinkom *ex tunc*.
- 32 S druge strane, sud koji je uputio zahtjev smatra da se ne mogu dopustiti nadzor na temelju pravičnosti koji se provodi u skladu s člankom 315. BGB-a i usporedna primjena odredbi Direktive 2001/14. Prema njegovu mišljenju, primjena tog članka 315. preuzima regulatornu funkciju, što nije u skladu s načelom upućivanja samo na jedno nadzorno tijelo u smislu članka 30. stavka 1. prve rečenice navedene direktive i ne uzima dovoljno u obzir načela izračuna pristojbi za korištenje infrastrukture iz te direktive.
- 33 U tim je okolnostima Landgericht Berlin (Zemaljski sud u Berlinu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:
- „1. Valja li odredbe prava Unije, posebno članka 30. stavka 1. prve rečenice, stavaka 2. i 3., stavka 5. prvog podstavka i stavka 6. Direktive [2001/14], tumačiti na način da isključuju zahtjeve za povrat pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture koje okvirnim sporazumom ugovore ili odrede

upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva, ako ti zahtjevi ne budu istaknuti u predviđenim postupcima pred nacionalnim regulatornim tijelom i u odgovarajućim sudskim postupcima u kojima su ispitane te odluke regulatornog tijela?

2. Treba li odredbe prava Unije, posebno članka 30. stavka 1. prve rečenice, stavaka 2. i 3., stavka 5. prvog podstavka i stavka 6. Direktive [2001/14], tumačiti na način da isključuju zahtjeve za povrat pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture koje okvirnim sporazumom ugovore ili odrede upravitelj infrastrukture i podnositelj zahtjeva, ako regulatorno tijelo prethodno nije odlučivalo o spornim pristojbama za korištenje željezničke infrastrukture?
3. Je li ispitivanje građanskih sudova primjerenosti pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture na temelju nacionalne građanskopravne odredbe kojom je sudovima dopušteno, u slučaju jednostranog određivanja činidbe jedne strane, kontrolirati primjerenost tako određene činidbe i po potrebi je odrediti vlastitom odlukom *ex aequo et bono* spojivo s pravilima prava Unije koja upravitelja infrastrukture obvezuju da se pridržava općih pravila za određivanje pristojbi, poput obveze nadoknade troškova (članak 6. stavak 1. Direktive [2001/14]) ili uzimanja u obzir kriterija mogućnosti podnošenja tržišta (članak 8. stavak 1. Direktive [2001/14])?
4. U slučaju potvrdnog odgovora na treće pitanje: treba li građanski sud pri korištenju svog diskrecijskog prava voditi računa o kriterijima iz Direktive [2001/14] za određivanje pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i, u slučaju da treba, o kojima?
5. Je li ispitivanje građanskih sudova primjerenosti pristojbi na temelju nacionalne odredbe navedene u pitanju u točki 3. spojivo s europskim pravom, ako građanski sudovi određuju pristojbe odstupajući od općih načela ubiranja pristojbi i od iznosa pristojbi koje primjenjuje upravitelj željeznica, premda je upravitelj željeznica sukladno pravu Unije obvezan postupati na jednak način i nediskriminirajuće u odnosu na sve osobe koje su ovlaštene na pristup (članak 4. stavak 5. Direktive [2001/14])?
6. Je li ispitivanje građanskih sudova primjerenosti pristojbi upravitelja infrastrukture spojivo s pravom Unije uzimajući u obzir činjenicu da pravo Unije polazi od toga da je regulatorno tijelo nadležno odlučivati o neslaganjima između upravitelja infrastrukture i osobe koja je ovlaštena na pristup u odnosu na pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture ili visinu ili strukturu pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture koje osoba koja je ovlaštena na pristup mora ili bi morala platiti (članak 30. stavak 5. treći podstavak Direktive [2001/14]) te da regulatorno tijelo s obzirom na moguć velik broj sporova pred različitim građanskim sudovima više ne bi moglo jamčiti jedinstvenu primjenu propisa iz područja željeznica (članak 30. stavak 3. Direktive [2001/14])?
7. Je li spojivo s pravom Unije, a osobito člankom 4. stavkom 1. Direktive [2001/14/EZ], da nacionalni propisi zahtijevaju da se ukupne pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture upravitelja infrastrukture obračunavaju isključivo na temelju izravnih troškova?"

## O prethodnim pitanjima

### *Prvo, drugo, peto i šesto pitanje*

- <sup>34</sup> Svojim prvim, drugim, petim i šestim pitanjem, koja treba ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li odredbe Direktive 2001/14, osobito njezin članak 4. stavak 5. i članak 30. stavke 1., 3., 5. i 6., tumačiti na način da im se protivi primjena nacionalnog propisa poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, kojim je predviđeno da redovni sudovi nadziru pravičnost pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture za svaki pojedinačni slučaj kao i mogućnost, prema potrebi, izmjene iznosa tih pristojbi neovisno o nadzoru koji provodi regulatorno tijelo predviđeno člankom 30. te direktive.



35 Kako bi se odgovorilo na to pitanje, uvodno treba podsjetiti koji se ciljevi žele postići Direktivom 2001/14 te koja su načela kao i materijalni i formalni zahtjevi njome utvrđeni u pogledu pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture.

*Ciljevi koji se žele postići Direktivom 2001/14*

36 Među ciljevima koji se žele postići Direktivom 2001/14 osobito je onaj kojim se želi osigurati nediskriminirajući pristup infrastrukturi, kao što je, među ostalim, navedeno u njezinim uvodnim izjavama 5. i 11. (vidjeti u tom smislu presude od 28. veljače 2013., Komisija/Mađarska, C-473/10, EU:C:2013:113, t. 47. i od 18. travnja 2013., Komisija/Francuska, C-625/10, EU:C:2013:243, t. 49.).

37 Osim toga, Direktivom 2001/14 želi se zajamčiti postizanje cilja poštenog tržišnog natjecanja. U uvodnoj izjavi 16. te direktive s tim u vezi navodi se da programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta trebaju omogućiti pošteno tržišno natjecanje u pružanju usluga željezničkog prijevoza.

38 Programom ubiranja pristojbi uspostavljenim Direktivom 2001/14 kao upravljačkim instrumentom želi se osigurati i postizanje drugog cilja, to jest neovisnosti upravitelja infrastrukture (vidjeti u tom smislu presude od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, EU:C:2013:114, t. 44. i od 28. veljače 2013., Komisija/Njemačka, C-556/10, EU:C:2013:116, t. 82.).

39 Nadalje, na temelju uvodne izjave 12. navedene direktive, kako bi se ostvario cilj osiguranja učinkovitog korištenja željezničke infrastrukture, ti programi trebaju potaknuti upravitelje željezničkih infrastruktura da optimalno iskoriste svoju infrastrukturu unutar okvira koji su utvrdile države članice (vidjeti u tom smislu presudu od 28. veljače 2013., Komisija/Njemačka, C-556/10, EU:C:2013:116, t. 82.).

40 U skladu s uvodnom izjavom 20. Direktive 2001/14, radi ostvarivanja tog istog cilja poželjno je upraviteljima infrastrukture osigurati određeni stupanj fleksibilnosti (vidjeti u tom smislu presude od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, EU:C:2013:114, t. 44. i od 28. veljače 2013., Komisija/Njemačka, C-556/10, EU:C:2013:116, t. 82.).

41 Jednako tako, u uvodnoj izjavi 34. te direktive navodi se da je poželjno ulagati u željezničku infrastrukturu te da programi ubiranja pristojbi trebaju potaknuti upravitelje infrastruktura na odgovarajuća ulaganja ondje gdje su gospodarski korisna. Međutim, upravitelje se ne može potaknuti na ulaganje u infrastrukturu ako u okviru programa ubiranja pristojbi ne raspolažu određenom fleksibilnošću (presuda od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, EU:C:2013:114, t. 45.).

42 Naposljetku, s obzirom na to da je željeznička infrastruktura monopol, u uvodnoj izjavi 40. navodi se da je stoga potrebno potaknuti upravitelje infrastruktura da smanje troškove i učinkovito upravljaju svojim infrastrukturama.

43 U skladu s uvodnom izjavom 46. te iste direktive, takvo učinkovito upravljanje i pravedno i nediskriminirajuće korištenje željezničke infrastrukture zahtijeva uspostavljanje regulatornog tijela koje će nadzirati primjenu relevantnih primjenjivih pravila i akata prava Unije u svojstvu žalbenog tijela, bez obzira na mogućnost sudske kontrole.

*Materijalna načela utvrđena u Direktivi 2001/14*

44 U skladu s člankom 1. stavkom 1. drugim podstavkom Direktive 2001/14, kako bi se upravitelju željezničke infrastrukture omogućila njezina prodaja te učinkovito korištenje i najbolja iskoristivost, države članice moraju osigurati da programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta poštuju načela utvrđena u toj direktivi.



- 45 S tim u vezi, s obzirom na to da je preduvjet za uspostavu poštenog tržišnog natjecanja u sektoru pružanja željezničkih usluga jednako postupanje prema željezničkim prijevoznicima, upravitelji infrastruktura, na temelju članka 4. stavka 5. te direktive, moraju osigurati da primjena programa ubiranja pristojbi rezultira jednakim i nediskriminirajućim pristojbama za različite željezničke prijevoznike koji pružaju usluge jednake prirode na sličnim dijelovima tržišta i da pristojbe koje se u stvarnosti primjenjuju udovoljavaju pravilima koja su predviđena u izvješću o mreži.
- 46 Treba podsjetiti da se tom odredbom provodi načelo utvrđeno u uvodnoj izjavi 11. te direktive, u skladu s kojom programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta moraju omogućiti jednak i nediskriminirajući pristup svim prijevoznicima te moraju pokušati u što većoj mogućoj mjeri zadovoljiti potrebe svih korisnika i vrsta prijevoza na pravedan i nediskriminirajući način.
- 47 To načelo, koje proizlazi iz uvodne izjave 11. i članka 9. stavka 5. Direktive 2001/14, koji predviđa da se za slične usluge primjenjuju slični programi popusta, stoga je glavni kriterij za određivanje i ubiranje pristojbe za korištenje infrastrukture.
- 48 Kako bi se zajamčio cilj koji se na taj način želi postići i radi transparentnosti, članak 3. Direktive 2001/14, u kojem je preuzet sadržaj njezine uvodne izjave 5., nalaže upravitelju infrastrukture da sastavi i objavi izvješće o mreži u kojem se, u skladu s Prilogom I. Direktivi 2001/14, navode načela ubiranja pristojbi i njihova visina.
- 49 I u kontekstu utvrđivanja i naplate pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture, člankom 4. stavkom 1. drugim podstavkom Direktive 2001/14 predviđeno je da pristojbe za korištenje infrastrukture utvrđuju i ubiru upravitelji infrastrukture, koji moraju voditi brigu o primjeni ujednačenih načela, kao što je, među ostalim, predviđeno člankom 4. stavcima 4. i 5. te direktive (vidjeti u tom smislu presude od 28. veljače 2013., Komisija/Njemačka, C-556/10, EU:C:2013:116, t. 84. i od 3. listopada 2013., Komisija/Italija, C-369/11, EU:C:2013:636, t. 41.).
- 50 Stoga upravitelji infrastrukture, koji su dužni na nediskriminirajući način odrediti i naplaćivati pristojbe, moraju ne samo primjenjivati uvjete korištenja željezničke mreže na jednak način prema svim korisnicima te mreže nego i voditi brigu o tome da pristojbe koje su doista naplaćene ispunjavaju te uvjete.
- 51 Načelo nediskriminacije utvrđeno Direktivom 2001/14, koje je upravo izloženo, nužna je posljedica margine prosudbe dodijeljene tom direktivom za utvrđivanje i naplatu pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture. Osim diskrecijskog prava dodijeljenog državama članicama radi prenošenja i primjene odredbi članka 7. i sljedećih članaka Direktive 2001/14, njezinim člankom 4. stavkom 1. drugim podstavkom s tim je u vezi predviđeno da je za izračun pristojbe zadužen upravitelj infrastrukture, kojemu je time priznato određeno diskrecijsko pravo.
- 52 U tom kontekstu, u skladu s člankom 12. Direktive 2001/14, u slučaju da taj upravitelj, koji ih nije dužan naplaćivati, ipak odluči ubirati pristojbe zbog otkazivanja, tim se pristojbama potiče učinkovito korištenje kapaciteta, pod uvjetom da su primjerene i određene u skladu s načelom utvrđenim u članku 1. stavku 1. drugom podstavku navedene direktive.
- 53 Tekst uvodne izjave 7. Direktive 2001/14 ide u istom smjeru, time što određuje da će poticanje optimalnog korištenja željezničke infrastrukture dovesti do smanjenja troškova prijevoza za društvo.
- 54 Naposljetku treba istaknuti da će, u skladu s uvodnom izjavom 35. te direktive, programi ubiranja pristojbi predstavljati gospodarske pokazatelje za korisnike te da ti pokazatelji trebaju biti dosljedni i trebaju ih potaknuti na donošenje razumnih odluka. Iz toga proizlazi da ti poticaji mogu imati planirani učinak samo ako upravitelj infrastrukture doista raspolaže mogućnošću prilagodbe svojeg poslovanja uvjetima na tržištu. Stoga se Direktivom 2001/14 upravitelju infrastrukture priznaje

određeno diskrecijsko pravo kako bi ostvario ciljeve koji se njome žele postići. Uzimanje u obzir tih ciljeva ima za posljedicu jedinstveno utvrđivanje i nadzor svijih vrsta pristojbi, osobito onih koje se naplaćuju za zatraženi kapacitet koji se ne koristi.

### *Postupovna načela utvrđena u Direktivi 2001/14*

- 55 Kad je riječ o regulatornom tijelu, uvodna izjava 46. Direktive 2001/14 određuje da učinkovito upravljanje i pravedno i nediskriminirajuće korištenje željezničke infrastrukture zahtijeva uspostavljanje regulatornog tijela koje će nadzirati primjenu ovih pravila i akata Unije u svojstvu žalbenog tijela, bez obzira na mogućnost sudske kontrole.
- 56 Stoga su, u skladu s člankom 30. stavkom 1. te direktive, države članice dužne ustanoviti takvo tijelo, kojemu se, na temelju njezina članka 30. stavka 2., podnositelj zahtjeva ima pravo žaliti ako smatra da se prema njemu „nepošteno postupilo, da ga se diskriminiralo ili da mu se na bilo koji drugi način naškodilo”. Mogućnost podnošenja žalbe koja je s tim u vezi uvedena odnosi se, u skladu s potonjom odredbom, na odluke upravitelja infrastrukture o programu ubiranja pristojbi ili razini ili strukturi infrastrukturnih naknada koje podnositelj zahtjeva treba ili može trebati platiti, pri čemu je regulatorno tijelo, na temelju članka 30. stavka 5. Direktive 2001/14, dužno donijeti odluku o svakoj pritužbi i poduzeti mjere da popravi situaciju u roku od najviše dva mjeseca.
- 57 Iz toga slijedi da je to tijelo, osim o ocjeni pristojbi koje se primjenjuju na konkretan slučaj, dužno voditi brigu o tome da sve pristojbe, s obzirom na to da su dio programa ubiranja pristojbi, budu u skladu s odredbama te direktive.
- 58 Centralizirani nadzor koji obavlja regulatorno tijelo, koje vodi brigu o tome da pristojbe nisu diskriminirajuće, stoga je sukladan načelu da centralizirano određivanje tih pristojbi obavlja upravitelj, uz poštovanje načela nediskriminacije.
- 59 U tom kontekstu treba promatrati odredbe o učincima odluka koje donosi regulatorno tijelo kao i opseg nadzora koji provodi.
- 60 U tom smislu, na temelju članka 30. stavka 3. prve rečenice Direktive 2001/14, regulatorno tijelo vodi brigu o tome da pristojbe koje je odredio upravitelj infrastrukture budu u skladu s poglavljem II. te direktive i da su nediskriminirajuće. Nadalje, člankom 30. stavkom 3. drugom rečenicom te direktive predviđeno je da su pregovori između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture koji se odnose na razinu infrastrukturnih pristojbi dopušteni samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela, koje intervenira ako postoji vjerojatnost da su pregovori u suprotnosti sa zahtjevima te direktive.
- 61 Na temelju članka 30. stavka 5. drugog podstavka Direktive 2001/14, odluke regulatornog tijela obvezuju sve stranke, stoga one imaju učinak *erga omnes*.
- 62 U skladu s člankom 30. stavkom 6. Direktive 2001/14, treba se uspostaviti sudska kontrola tih odluka.
- 63 Na prvo, drugo, peto i šesto pitanje koja je postavio sud koji je uputio zahtjev, kako su preoblikovana u točki 34. ove presude, treba odgovoriti s obzirom na ta načela.

### *Odredbe članka 315. BGB-a, kako ih tumači sud koji je uputio zahtjev*

- 64 Kad je riječ o članku 315. BGB-a, iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da ta odredba njemačkog građanskog prava predviđa da – kada se nekom zakonskom ili ugovornom odredbom jednoj stranci, kao što je to upravitelj infrastrukture, dodjeljuje pravo da jednostrano odredi činidbu koju treba izvršiti na temelju ugovora – to pravo, u slučaju sumnje, ipak treba izvršavati u skladu s pravičnošću.

Poštovanje pravednosti mogu nadzirati građanski sudovi, koji je, ako utvrde da je činidba nepravedno određena, nadomješćuju pravičnom sudskom odlukom za čije donošenje raspoložu diskrecijskim pravom. Cilj članka 315. BGB-a stoga je ispravljanje u konkretnim slučajevima pretjeranosti ili nerazmjernosti činidbe u odnosu na predmet ugovora.

- 65 Sud koji je uputio zahtjev osim toga utvrđuje da, u skladu sa sudskom praksom njemačkih građanskih sudova, ugovorne odredbe ugovora o korištenju infrastrukture društva DB Netz u kojima se navodi program ubiranja pristojbi za trase vlakove predviđaju, s jedne strane, pravo na određivanja činidbe koje proizlazi iz ugovora i, s druge strane, da je zakonska obveza određivanja cjenika odraz prava na određivanje činidbe koje proizlazi iz zakona. Ti su sudovi iz toga izveli zaključak da su nadležni provoditi nadzor pristojbi na temelju članka 315. stavka 3. BGB-a te, prema potrebi, donositi vlastite odluke, nakon ocjene provedene *ex aequo et bono*.
- 66 Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, njemački sudovi njemačke propise o željeznicama, odnosno odredbe AEG-a i EIBV-a, kojima se prenosi Direktiva 2001/14, tumače na način da se ne protive primjeni građanskopravnog nadzora koji se temelji na članku 315. BGB-a. Takav nadzor nije isključen, s obzirom na to da na temelju načela stranačke autonomije upravitelj infrastrukture prilikom određivanja pristojbe za korištenje željezničke infrastrukture raspolože određenom fleksibilnošću, unatoč nadzoru regulatornog tijela.
- 67 Prema toj sudskoj praksi, zbog postupovnih razloga nužna je i usporedna primjena članka 315. BGB-a i njemačkih propisa o željeznicama. Željeznički prijevoznik na temelju tog članka bez posebnih uvjeta može pokrenuti postupak u kojem se zahtijeva da sud pristojbu utvrdi u pravednom iznosu. Nužna je posljedica takvog postupka nadzor pristojbe koju je utvrdio upravitelj infrastrukture te, prema potrebi, smanjenje njezina iznosa na temelju ocjene pravednosti, i to s učinkom *ex tunc*, dok bi takav učinak bio neizvjestan kad je riječ o odlukama koje donosi regulatorno tijelo.
- 68 Naposljetku, prema navedenoj sudskoj praksi, članak 315. BGB-a može se primjenjivati čak i ako su pristojbe utvrđene u obliku opće tarife, s obzirom na to da je pravni odnos između društva koje upravlja željezničkom infrastrukturom i željezničkog prijevoznika građanskopravno uređen člankom 14. stavkom 6. AEG-a.

#### *Odgovor Suda*

- 69 Uvodno treba podsjetiti da iz spisa kojim Sud raspolože proizlazi da je nadzor pravičnosti, koji provode nacionalni građanski sudovi na temelju članka 315. stavka 3. BGB-a, opći instrument građanskog prava, točnije ugovornog prava, koji nije u konkretnom odnosu s nadzorom pristojbi koje ubiru upravitelji infrastrukture, a koji je predviđen Direktivom 2001/14. Stoga je svrha te odredbe uspostava pravednog odnosa u svakom konkretnom slučaju.
- 70 Međutim, treba utvrditi, kao prvo, da je ocjena pravednosti u svakom konkretnom slučaju protivna načelu nediskriminacije, utvrđenom člankom 4. stavkom 5. i uvodnom izjavom 11. Direktive 2001/14, kako je izloženo u točkama 45. do 54. ove presude.
- 71 S tim u vezi, iz spisa proizlazi da sudska praksa njemačkih sudova polazi od načela da članak 315. BGB-a ima „samostalno područje primjene”, usporedno s onim propisa o željeznici, te da stoga u okviru fleksibilnosti koja mu je priznata nacionalnim propisima o određivanju tarifa treba nadzirati je li upravitelj infrastrukture na primjeren način uzeo u obzir interese tužitelja željezničkog prijevoznika koji nadilaze poštovanje nediskriminatornih uvjeta za pristup mreži.
- 72 S tim u vezi dovoljno je utvrditi da ta sudska praksa dovodi do primjene materijalnih kriterija za ocjenu koji se odnose na jednakovrijednost činidbi, a koji nisu predviđeni relevantnim odredbama Direktive 2001/14.

- 73 Ti kriteriji, koji se primjenjuju u okviru nadzora pravičnosti što ga provodi građanski sud na temelju članka 315. BGB-a, stoga ugrožavaju ostvarivanje ciljeva koji se žele postići Direktivom 2001/14 zato što ne postoje jedinstveni kriteriji priznati tom sudskom praksom jer se oni primjenjuju za svaki pojedinačni slučaj s obzirom na predmet ugovora i interes stranaka u sporu.
- 74 Isključivim inzistiranjem na gospodarskoj racionalnosti pojedinačnog ugovora, primjena članka 315. BGB-a zanemaruje činjenicu da se samo određivanjem pristojbi koje se temelji na ujednačenim kriterijima može zajamčiti da se politika o pristojbama na jednak način primjenjuje na sve željezničke prijevoznike.
- 75 Ocjena pravednosti ugovora, koja se provodi na temelju članka 315. BGB-a, s jedne strane, i propisi o željeznicama kako proizlaze iz Direktive 2001/14, s druge strane, temelje se na različitoj logici koja, u slučaju primjene na jedan te isti ugovor, može dovesti do proturječnih rezultata.
- 76 Stoga je primjena načela pravičnosti od strane njemačkih sudova u suprotnosti s načelima utvrđenima Direktivom 2001/14, osobito načelom jednakog postupanja prema željezničkim prijevoznicima.
- 77 Kao drugo, treba podsjetiti da su na temelju članka 4. stavka 1. Direktive 2001/14 države članice dužne donijeti okvirna pravila za ubiranje pristojbi. One također mogu donijeti posebna pravila za ubiranje pristojbi te pritom poštovati neovisnost upravljanja upravitelja infrastrukture. U skladu s tom odredbom, upravitelj infrastrukture, s jedne strane, mora odrediti pristojbu za korištenje infrastrukture i, s druge strane, on je mora ubirati (vidjeti, među ostalim, presude od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, EU:C:2013:114, t. 39. i od 3. listopada 2013., Komisija/Italija, C-369/11, EU:C:2013:636, t. 41.).
- 78 Ta odredba stoga uspostavlja podjelu nadležnosti između država članica i upravitelja infrastrukture u pogledu programâ ubiranja pristojbi. Naime, države članice nadležne su za uspostavljanje okvira za ubiranje pristojbi, dok je određivanje pristojbe i ubiranje iste u ovlasti upravitelja infrastrukture (presude od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, EU:C:2013:114, t. 41.; od 11. srpnja 2013., Komisija/Republika Češka, C-545/10, EU:C:2013:509, t. 34. i od 3. listopada 2013., Komisija/Italija, C-369/11, EU:C:2013:636, t. 42.).
- 79 Kako bi se zajamčilo ostvarivanje cilja neovisnosti upravitelja infrastrukture u upravljanju, on, unutar okvirnih pravila za ubiranje pristojbi koje utvrđuju države članice, treba raspolagati određenim diskrecijskim prostorom pri određivanju iznosa pristojbi, i to na način koji mu omogućava da se tim prostorom služi kao sredstvom upravljanja (presude od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, EU:C:2013:114, t. 44. i 49. i od 11. srpnja 2013., Komisija/Republika Češka, C-545/10, EU:C:2013:509, t. 35.).
- 80 Tako iz uvodne izjave 12. Direktive 2001/14 proizlazi da unutar okvira koji su utvrdile države članice programi ubiranja pristojbi i dodjele kapaciteta trebaju potaknuti upravitelje željezničkih infrastruktura da optimalno koriste svoju infrastrukturu (presuda od 28. veljače 2013., Komisija/Španjolska, C-483/10, EU:C:2013:114, t. 44.).
- 81 Iako je točno da ti upravitelji mogu obračunati iznos pristojbe putem programa ubiranja pristojbi koji se primjenjuje na sve željezničke prijevoznike, oni ne mogu optimalno koristiti infrastrukturu na temelju takvog programa ako se izlažu riziku da im građanski sud u bilo kojem trenutku na temelju članka 315. BGB-a po pravičnoj ocjeni utvrdi pristojbu koja se primjenjuje samo na željezničkog prijevoznika koji je stranka u postupku jer se utvrđivanjem navedenog suda te pristojbe ograničava fleksibilnost upravitelja infrastrukture u mjeri koja je nespojiva s ciljevima koji se žele postići Direktivom 2001/14 (vidjeti u tom smislu presudu od 3. listopada 2013., Komisija/Italija, C-369/11, EU:C:2013:636, t. 43.).



- 82 U tom kontekstu valja utvrditi da, u skladu s onim što propisuje članak 8. stavak 2. te direktive, kako bi se upravitelja infrastrukture potaknulo da optimalno koristi infrastrukturu, potonji mora moći odrediti ili zadržati više iznose pristojbi koji su utemeljeni na dugoročnim troškovima određenih investicijskih projekata (presuda od 28. veljače 2013., Komisija/Njemačka, C-556/10, EU:C:2013:116, t. 83.).
- 83 Stoga treba zaključiti su da nadzor pristojbi na temelju načela pravičnosti i, prema potrebi, donošenje odluke na temelju ocjene *ex aequo et bono*, u skladu s člankom 315. stavkom 3. BGB-a, protivni ciljevima koji se žele postići člankom 4. stavkom 1. Direktive 2001/14.
- 84 Kao treće, treba utvrditi da bi primjena materijalnih kriterija za ocjenu na temelju članka 315. ili bila nespojiva s kriterijima za ocjenu predviđenima, među ostalim, člancima 4., 7. i 8. Direktive 2001/14 ili bi, pod pretpostavkom da su ti zahtjevi u skladu s onima utvrđenima tom direktivom, dovela do toga da građanski sudovi izravno primjenjuju odredbe propisa o željeznicama, čime bi zadirali u nadležnosti regulatornog tijela.
- 85 S tim u vezi treba istaknuti da je nadzor koji provodi regulatorno tijelo, koje je dužno voditi brigu o poštovanju nediskriminatornog karaktera pristojbi, u skladu načelom utvrđivanja pristojbi za korištenje infrastrukture od strane upravitelja željezničke infrastrukture, koji je dužan poštovati načelo nediskriminacije.
- 86 Stoga, kada nacionalni građanski sudovi pred kojima se vode sporovi o pristojbama za korištenje željezničke infrastrukture prilikom nadzora pravičnosti predviđenog člankom 315. BGB-a primjenjuju odredbe sektorskih propisa iz AEG-a i EIBV-a kako bi ocijenili načine izračuna i iznos pristojbi, propisi o željeznicama koji proizlaze iz Direktive 2001/14 ne podliježu isključivo ocjeni nadležnog regulatornog tijela, a potom *ex post* kontroli koju provode sudovi koji vode postupke pokrenute protiv odluka tog tijela, nego ih primjenjuju i tumače svi nadležni nacionalni građanski sudovi pred kojima se vode postupci, čime se krši isključiva nadležnost dodijeljena regulatornom tijelu člankom 30. Direktive 2001/14.
- 87 Posljedično, različite odluke nezavisnih nacionalnih sudova, eventualno neusklađene sudskom praksom viših sudova, zamijenile bi jedinstvenost nadzora koji provodi nadležno tijelo, uz iznimku eventualnog naknadnog nadzora sudova koji odlučuju o pravnim lijekovima protiv odluka tog tijela, u ovom slučaju upravnih sudova, kao što je to predviđeno člankom 30. Direktive 2001/14. Iz toga proizlazi ispreplitanje dvaju neusklađenih smjerova donošenja odluka, što je u očitoj suprotnosti s ciljem koji se želi postići člankom 30. Direktive 2001/14.
- 88 Kao četvrto, sud koji je uputio zahtjev pravilno ističe u praksi nesavladivu poteškoću koju bi predstavljalo brzo povezivanje u nediskriminatornom sustavu različitih sudskih odluka koje su donijeli građanski sudovi, čak i ako bi se regulatorno tijelo trudilo reagirati nakon tih odluka.
- 89 Posljedica toga bila bi, kao prvo, barem do intervencije vrhovnog suda, diskriminacija ovisno o tome jesu li željeznički prijevoznici pokrenuli postupak pred građanskim sudom i o sadržaju odluke koju je taj sud donio, čime se očito krši načelo nediskriminacije utvrđeno u članku 4. stavku 5. Direktive 2001/14.
- 90 Kao drugo, iz spisa kojim Sud raspolaže proizlazi da nadzor pravičnosti koji se provodi na temelju članka 315. BGB-a, kako bi se izbjegla eventualna diskriminacija željezničkih prijevoznika, podrazumijeva stvarnu prilagodbu pristojbe upravitelja infrastrukture ili regulatornog tijela i njezinu primjenu na sve ostale željezničke prijevoznike nakon odluke građanskog suda kojom je ta pristojba izmijenjena na zahtjev samo jednog prijevoznika.
- 91 Međutim, nikakva takva obveza ne proizlazi iz odredbi Direktive 2001/14 o regulatornom tijelu.

- 92 Usto, argument da bi ta metoda dovela do rješenja kojim se jamči nediskriminacija željezničkih prijevoznika temelji se na pretpostavci prema kojoj regulatorno tijelo mora reagirati samo na pojedinačne odluke koje su već donijeli građanski sudovi na temelju članka 315. BGB-a. Međutim, takva je pretpostavka u očitoj suprotnosti sa zadaćom koja je dodijeljena regulatornom tijelu, kako proizlazi iz članka 30. stavaka 2. i 5. Direktive 2001/14.
- 93 Naposljetku, navedenom pretpostavkom ugrozila bi se neovisnost upravitelja željezničke infrastrukture jer bi oni, nakon odluke građanskog suda, morali primjenjivati „pravedne” paušalne pristojbe koje proizlaze iz razmatranja pojedinačnih slučajeva, što se protivi zadaći koja im je dodijeljena Direktivom 2001/14.
- 94 U tom kontekstu, treba utvrditi, kao peto, da nije poštovana obvezujuća narav odluke koju je donijelo regulatorno tijelo za sve obuhvaćene tom odlukom, kao što proizlazi iz članka 30. stavka 5. drugog podstavka Direktive 2001/14. Naime, iz te odredbe proizlazi da odluka regulatornog tijela, koja eventualno podliježe sudskom nadzoru, proizvodi pravne učinke za sve njome obuhvaćene stranke iz željezničkog sektora, bilo da se radi o željezničkim prijevoznicima ili upraviteljima infrastrukture. Načelu da presude koje donose građanski sudovi, eventualno na temelju kriterija koji su utvrđeni propisima o izračunu pristojbi, protivilo bi se to da proizvode ograničen učinak samo na stranke u sporovima pred tim sudovima.
- 95 Tako bi osoba ovlaštena na pristup koja pokreće postupak protiv upravitelja infrastrukture kako bi ishodila povrat dijela iznosa pristojbe koji smatra nepravednim nužno bila u prednosti u odnosu na svoje konkurente koji nisu pokrenuli takav postupak. Međutim, sud pred kojim se vodi postupak, za razliku od regulatornog tijela, ne bi mogao proširiti predmet spora na druge ugovore o korištenju infrastrukture ili donijeti presudu koja bi se primjenjivala na cjelokupan predmetni sektor.
- 96 Ta bi situacija dovela u pitanje ne samo načelo koje proizlazi iz propisa o pristupu željezničkoj infrastrukturi, u skladu s kojim je učinak donesene odluke obvezujući za sve njome obuhvaćene stranke – te bi nužno dovela do nejednakog postupanja prema osobama ovlaštenima na pristup, što se upravo želi izbjeći Direktivom 2001/14 – nego bi i ugrozila cilj koji se sastoji od osiguravanja poštenog tržišnog natjecanja u sektoru pružanja usluga željezničkog prijevoza.
- 97 Stoga do povrata pristojbi na temelju odredbi građanskog prava može doći samo u slučaju da je, u skladu s odredbama nacionalnog prava, regulatorno tijelo ili sud koji je proveo nadzor odluke tog tijela prethodno utvrdio da je pristojba nezakonita s obzirom na propise o pristupu željezničkoj infrastrukturi te ako taj zahtjev za povrat može biti predmet postupka pred nacionalnim sudovima, a ne postupka predviđenog tim propisima.
- 98 Kao šesto, iz spisa kojim Sud raspolaže proizlazi da mirno rješenje spora u okviru građanskog postupka te, slijedom toga, postupka pokrenutog na temelju članka 315. BGB-a nije isključeno. Međutim, tvrdnja da članak 315. BGB-a zadržava „autonomno područje primjene” usporedno s propisima o pristupu željezničkoj infrastrukturi podrazumijeva da se pregovori o mirnom rješenju spora mogu odvijati bez sudjelovanja regulatornog tijela, koje nije stranka u takvom postupku.
- 99 To isključenje regulatornog tijela u suprotnosti je s tekstom i svrhom članka 30. stavka 3. druge i treće rečenice Direktive 2001/14, koji predviđa, s jedne strane, da su pregovori koji se vode između podnositelja zahtjeva i upravitelja infrastrukture koji se odnose na razinu infrastrukturnih pristojbi dopušteni samo ako se odvijaju pod nadzorom regulatornog tijela i, s druge strane, da potonje mora intervenirati ako postoji vjerojatnost da su pregovori u suprotnosti sa zahtjevima navedene direktive.
- 100 Kao sedmo, primjena njemačkih sudova članka 315. BGB-a nije u skladu s ciljem koji se želi postići Direktivom 2001/14, da se upravitelje potakne da optimalno iskoriste svoju infrastrukturu, osobito na temelju članka 12. prvog stavka navedene direktive, koji predviđa mogućnost da upravitelj infrastrukture odredi iznos za zatraženi željeznički kapacitet koji se ne koristi. Obrazloženje na kojem



se temelji primjena članka 315. BGB-a – u skladu s kojim taj članak ima „autonomno područje primjene” usporedno s područjem primjene propisa o pristupu željezničkoj infrastrukturi – moralo bi navesti na zaključak da konkretni ciljevi odredbi tog propisa nisu uzeti u obzir.

- 101 Čak i ako pretpostavimo da primjena članka 315. BGB-a omogućuje uzimanje u obzir konkretnih ciljeva koji se žele postići Direktivom 2001/14, postoji očit rizik da smanjenje pristojbi o kojem se odlučuje za svaki pojedinačni slučaj dovede do razlika u pogledu dobivenog poticajnog učinka i potakne željezničke prijevoznike da građanskopravnim tužbama ishode povlastice koje ne uživaju drugi prijevoznici koji se nalaze u sličnoj situaciji.
- 102 Taj poticaj može i naštetiti interesu da se doprinese optimalnom korištenju infrastrukture korištenjem odgovarajuće organizacijske mjere ili što ranijim otkazivanjem zahtjeva za rezervaciju kapaciteta, što je u suprotnosti s ciljem koji se želi postići člankom 12. prvim stavkom Direktive 2001/14.
- 103 Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da odredbe Direktive 2001/14, osobito njezin članak 4. stavak 5. i članak 30. stavke 1., 3., 5. i 6., treba tumačiti na način da im se protivi primjena nacionalnog propisa poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, kojim je predviđeno da redovni sudovi nadziru pravičnost pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture za svaki pojedinačni slučaj kao i mogućnost, prema potrebi, izmjene iznosa tih pristojbi neovisno o nadzoru koji provodi regulatorno tijelo predviđeno člankom 30. te direktive.

### *Treće, četvrto i sedmo pitanje*

- 104 Treće, četvrto i sedmo pitanje postavljena su samo u slučaju da na prvo, drugo, peto i šesto pitanje treba odgovoriti potvrdno.
- 105 S obzirom na to da na prvo, drugo, peto i šesto pitanje treba odgovoriti niječno, na treće, četvrto i sedmo pitanje ne treba odgovoriti.

### **Troškovi**

- 106 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (peto vijeće) odlučuje:

**Odredbe Direktive 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti, kako je izmijenjena Direktivom 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004., osobito članak 4. stavak 5. i članak 30. stavke 1., 3., 5. i 6. navedene direktive, treba tumačiti na način da im se protivi primjena nacionalnog propisa poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, kojim je predviđeno da redovni sudovi nadziru pravičnost pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture za svaki pojedinačni slučaj kao i mogućnost, prema potrebi, izmjene iznosa tih pristojbi neovisno o nadzoru koji provodi regulatorno tijelo predviđeno člankom 30. Direktive 2001/14, kako je izmijenjena Direktivom 2004/49.**

Potpisi