



## Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 27. októbra 2022 \*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Železničná doprava – Článok 102 ZFEÚ – Zneužívanie dominantného postavenia – Smernica 2001/14/ES – Prístup k železničnej infraštruktúre – Článok 30 – Železničný regulačný orgán – Kontrola poplatkov za používanie infraštruktúry – Vnútroštátne súdy – Kontrola poplatkov z hľadiska práva hospodárskej súťaže – Rozdelenie právomocí medzi regulačným orgánom a vnútroštátnymi súdmi“

Vo veci C-721/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Kammergericht Berlín (Vyšší krajský súd Berlín, Nemecko) z 10. decembra 2020 a doručený Súdnemu dvoru 30. decembra 2020, ktorý súvisí s konaním:

**DB Station & Service AG**

proti

**ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH,**

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory C. Lycourgos, sudcovia L. S. Rossi, J.–C. Bonichot (spravodajca), S. Rodin a O. Spineanu–Matei,

generálna advokátka: T. Čapeta,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- DB Station & Service AG, v zastúpení: M. Köhler a M. Weitner, Rechtsanwälte,
- ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, v zastúpení: A. R. Schüssler a B. Uhlenhut, Rechtsanwälte,
- Európska komisia, v zastúpení: B. Ernst a G. Meessen, splnomocnení zástupcovia,

\* Jazyk konania: nemčina.



(40) Železničná infraštruktúra predstavuje prirodzený monopol; z toho dôvodu je potrebné motivovať manažéra infraštruktúry k znižovaniu nákladov a k efektívnemu riadeniu svojej infraštruktúry.

...

(46) Efektívne riadenie a spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si vyžaduje zriadenie regulačného orgánu, ktorý dozerá na uplatňovanie týchto právnych predpisov spoločenstva a pôsobí ako odvolací orgán bez ohľadu na možnosť súdneho preskúmania.“

4 Článok 1 ods. 1 tejto smernice stanovoval:

„Predmetom tejto smernice sú princípy a postupy, ktoré majú byť uplatňované pri stanovení a vyberaní poplatkov za využívanie železničnej infraštruktúry a pri pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry.

...“

5 Článok 2 uvedenej smernice obsahoval definície. Bol formulovaný takto:

„Na účely tejto smernice:

...

b) „žiadateľ“ znamená licencovaný železničný podnik a/alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov a v členských štátoch, ktoré ponúkajú takú možnosť, ďalšie osoby a/alebo právne subjekty, ktoré majú verejný alebo komerčný záujem na získanie kapacity infraštruktúry s cieľom prevádzkovania železničnej dopravy na svojom príslušnom území...;

...

f) „rámcová dohoda“ znamená právne záväznú všeobecnú dohodu na základe verejného alebo súkromného práva stanovujúcu práva a povinnosti žiadateľa a manažéra infraštruktúry alebo pridelovacieho orgánu týkajúce sa pridelovanej kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaných poplatkov na obdobie dlhšie než je jedno obdobie, na ktoré platí cestovný poriadok siete;

...

h) „manažér infraštruktúry“ znamená ktorýkoľvek orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie a udržiavanie železničnej infraštruktúry. ...

...“

6 Článok 4 tej istej smernice, nazvaný „Zavedenie, vymedzenie a vyberanie poplatkov“, stanovoval:

„1. Členské štáty zriadia spoplatňovací rámec, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podnikov stanovenú v článku 4 [smernice Rady z 29. júla 1991[,] o rozvoji železníc spoločenstva (91/440/EHS)(Ú. v. ES L 237, 1991, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341)].

S výhradou vyššie uvedenej podmienky nezávislosti riadenia podniku zavedú členské štáty aj špecifické pravidlá spoplatňovania alebo delegujú takú právomoc na manažéra infraštruktúry. Stanovenie poplatku za používanie infraštruktúry a vyberanie tohto poplatku vykonáva manažér infraštruktúry.

...

5. Manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby výsledkom používania spoplatňovacích režimov boli rovnocenné a nediskriminačné poplatky pre rôzne železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého charakteru na podobnej časti trhu, a aby boli skutočne uplatňované poplatky v súlade s pravidlami stanovenými v podmienkach používania siete.

...“

7 Článok 5 ods. 1 smernice 2001/14 znel takto:

„Železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam opísaným v prílohe II. Poskytovanie služieb uvedených v bode 2 prílohy II sa musí zabezpečiť nediskriminačným spôsobom a požiadavky železničných podnikov sa môžu odmietnuť len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy....“

8 Článok 7 tejto smernice sa týkal princípov spoplatňovania a v odseku 7 stanovoval:

„Tento článok sa netýka poskytovania služieb uvedených v bode 2 prílohy II. Bez toho, aby bolo dotknuté vyššie uvedené, musí sa pri stanovení cien za služby uvedené v bode 2 prílohy II brať zreteľ na konkurencieschopnosť železničnej dopravy.“

9 Článok 9 ods. 1 smernice stanovoval:

„Bez toho, aby boli dotknuté články 81, 82, 86 a 87 Zmluvy [o založení ES] a bez ohľadu na článok 7 ods. 3 tejto smernice, každá zľava z poplatkov vyberaných manažérom infraštruktúry od železničných podnikov za akékoľvek služby musí byť v súlade s kritériami stanovenými v tomto článku.“

10 Článok 17 tej istej smernice, nazvaný „Rámcové dohody“, v odseku 1 stanovoval:

„Bez toho, aby boli dotknuté články 81, 82 a 86 Zmluvy [o založení ES], môže byť so žiadateľom uzavretá rámcová dohoda. Rámcová dohoda upresňuje charakteristiky kapacity infraštruktúry požadovanej žiadateľom a ponúkanej žiadateľovi na obdobie presahujúce jedno obdobie platnosti cestovného poriadku siete. Rámcová dohoda nešpecifikuje podrobne vlakovú cestu, ale mala by byť vypracovaná tak, aby vyhovovala oprávneným obchodným potrebám žiadateľa. ...“

11 Článok 24 ods. 2 smernice 2001/14 stanovoval:

„Ak existujú vhodné alternatívne trasy, manažér infraštruktúry môže po porade so zainteresovanými stranami vymedziť určitú infraštruktúru na špecifické typy prepravy. Bez toho, aby boli dotknuté články 81, 82 a 86 Zmluvy [o založení ES] v prípadoch, v ktorých nastane takéto vymedzenie, manažér infraštruktúry môže pri pridelovaní kapacity uprednostniť tento typ prepravy.“

12 Podľa článku 30 uvedenej smernice, nazvaného „Regulačný orgán“, platilo, že:

„1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 21 ods. 6, členské štáty zriadia regulačný orgán. Tento orgán, ktorým môže byť ministerstvo zodpovedné za dopravné záležitosti alebo ktorýkoľvek iný

orgán, musí byť organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý na ktoromkoľvek manažérovi infraštruktúry, spoplatňovacom orgáne, pridelovacom orgáne alebo na žiadateľovi. Okrem toho bude funkčne nezávislý na akomkoľvek príslušnom orgáne, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Na činnosť orgánu platia princípy uvedené v tomto článku, pričom odvolacie a regulačné funkcie môžu byť prenesené na samostatné subjekty.

2. Žiadateľ má právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo iným spôsobom poškodený a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo prípadne železničným podnikom, ktoré sa týkajú:

a) podmienok používania siete;

...

d) režimu spoplatňovania;

e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktoré sa zaplatili alebo majú zaplatiť [ktoré je alebo môže byť povinný zaplatiť – *neoficiálny preklad*];

f) opatrení týkajúcich sa prístupu v súlade s článkom 10 [smernice 91/440/EHS, zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/51/ES z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 164, 2004, s. 164; Mim. vyd. 07/008, s. 251)].

3. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry splňali požiadavky kapitoly II a aby boli nediskriminačné. Rokovanie medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťa len vtedy, keď sa uskutočňuje pod dohľadom regulačného orgánu. Regulačný orgán zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto smernice.

...

5. Regulačný orgán musí rozhodnúť o každej sťažnosti a musí prijať nápravné opatrenia najneskôr do dvoch mesiacov od obdržania všetkých informácií.

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 6, rozhodnutie regulačného orgánu je záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje.

...

6. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na to, aby sa zabezpečilo súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom.“

13 Bod 2 prílohy II k uvedenej smernice znel takto:

„Traťový prístup k servisným zariadeniam a poskytovanie služieb zahŕňa:

...

c) osobné stanice, ich budovy a iné zariadenia;

...“

*Smernica 2012/34/EÚ*

- 14 Článok 55 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32), stanovuje:

„Každý členský štát zriadi jediný vnútroštátny regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, musí byť tento orgán samostatným orgánom, ktorý je organizačne, funkčne, hierarchicky a pri prijímaní rozhodnutí právne oddelený a nezávislý od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného subjektu. Musí byť aj organizačne, finančne, právne a pri rozhodovaní nezávislý od ktoréhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo od žiadateľa. Okrem toho musí byť funkčne nezávislý od akéhokoľvek príslušného orgánu, ktorý sa zúčastňuje na zadávaní zmluvy o službách vo verejnom záujme.“

- 15 Článok 56 tejto smernice, nazvaný „Funkcie regulačného orgánu“, stanovuje:

„1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 46 ods. 6, má žiadateľ právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo akýmkoľvek iným spôsobom poškodený, a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo prípadne železničným podnikom alebo prevádzkovateľom servisného zariadenia, ktoré sa týkajú:

a) podmienok používania siete v ich predbežnej i konečnej verzii;

...

d) režimu spoplatňovania;

e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktoré sa zaplatili alebo majú zaplatiť [ktoré je alebo môže byť povinný zaplatiť – *neoficiálny preklad*];

...

g) prístupu k službám a ich spoplatňovania v súlade s článkom 13.

2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, má regulačný orgán právomoc monitorovať situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy kontroluje najmä odsek 1 písm. a) až g) s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry diskrečné právomoci, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov.

...

6. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky kapitoly IV oddielu 2 a aby boli nediskriminačné. ...

...

9. Regulačný orgán posúdi všetky sťažnosti a v prípade potreby požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami, a to do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. O všetkých sťažnostiach, nápravných opatreniach a informovaní príslušných strán o svojom odôvodnenom rozhodnutí rozhodne vo vopred určenej primeranej lehote, a v každom prípade do šiestich týždňov od prijatia všetkých relevantných informácií. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so službami železničnej dopravy, regulačný orgán v príslušných prípadoch rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu diskriminácie žiadateľov, narušenia trhu a každého iného nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až g).

Rozhodnutie regulačného orgánu je záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje, a nepodlieha kontrole inej administratívnej inštalácie. Regulačný orgán musí mať právomoc vynútiť si plnenie svojich rozhodnutí prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút.

...“

#### *Nariadenie (ES) č. 1/2003*

- 16 Článok 3 ods. 1 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch [101 a 102 ZFEÚ] (Ú. v. EÚ L 1, 2003, s. 1; Mim. vyd. 08/002, s. 205) znie takto:

„Ak orgány hospodárskej súťaže členských štátov alebo vnútroštátne súdy uplatňujú vnútroštátne súťažné právo na dohody, rozhodnutia združení podnikov alebo zosúladené postupy v zmysle článku [101 ods. 1 ZFEÚ], ktoré môžu ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi v zmysle uvedeného ustanovenia, uplatnia aj článok [101 ZFEÚ] na také dohody, rozhodnutia alebo zosúladené postupy. Ak orgány hospodárskej súťaže členských štátov alebo vnútroštátne súdy uplatňujú vnútroštátne súťažné právo na akékoľvek zneužitie zakázané článkom [102 ZFEÚ], uplatnia aj článok [102 ZFEÚ].“

#### *Nemecké právo*

- 17 Allgemeines Eisenbahngesetz (všeobecný zákon o železniciach) v znení zmenenom Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (tretí zákon o zmene právnej úpravy v oblasti železníc) z 27. apríla 2005 (BGB1. 2005 I, s. 1138), v znení účinnom do 1. septembra 2016 (ďalej len „AEG“), v § 14b stanovoval:

„1. Úlohou regulačného orgánu je dohliadať na dodržiavanie ustanovení právnej úpravy v oblasti železníc, ktoré upravujú prístup k železničnej infraštruktúre, najmä pokiaľ ide o

...

(4) podmienky používania, zásady spolplatňovania a sumy poplatkov.

2. Tým nie sú dotknuté úlohy a právomoci orgánov hospodárskej súťaže stanovené v [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (zákon proti obmedzovaniu hospodárskej súťaže)]. Regulačný orgán a orgány dohľadu nad oblasťou železníc, ako aj orgány hospodárskej súťaže

a príslušné orgány dohľadu podľa [Telekommunikationsgesetz (zákon o telekomunikáciách)] a [Energiewirtschaftsgesetz (zákon o energiách)] si navzájom vymieňajú informácie, ktoré môžu byť dôležité na účely plnenia ich jednotlivých úloh. Sú povinné najmä navzájom si poskytovať informácie o zamýšľaných rozhodnutiach smerujúcich k zákazu zneužívajúceho alebo diskriminačného správania zo strany podnikov činných v oblasti železničnej infraštruktúry. Sú povinné navzájom si dať možnosť predložiť pripomienky predtým, ako príslušný orgán ukončí konanie.“

18 § 14d AEG stanovoval:

„Verejné podniky činné v oblasti železničnej infraštruktúry sú povinné informovať regulačný orgán o

...

(6) zamýšľanej zmene alebo úprave podmienok používania železničnej siete a podmienok používania servisných zariadení, vrátane zásad spoplatňovania a výšky predpokladaných poplatkov.“

19 § 14e ods. 1 tohto zákona stanovoval:

„Regulačný orgán môže po obdržaní informácií uvedených v § 14d v lehote

...

(4) štyroch týždňov vzniesť námietky proti zamýšľanej zmene alebo úprave uvedenej v § 14d prvej vete bode 6

pokiaľ plánované rozhodnutia porušujú ustanovenia právnych predpisov v oblasti železničnej dopravy týkajúce sa prístupu k železničnej infraštruktúre.“

20 § 14f uvedeného zákona znel takto:

„1. regulačný orgán môže *ex offio* overiť

...

(2) ustanovenia týkajúce sa výšky alebo štruktúry poplatkov za používanie infraštruktúry a iných poplatkov

podniku činného v oblasti železničnej infraštruktúry. Regulačný orgán môže s účinkom do budúcnosti

(1) uložiť podniku činnému v oblasti železničnej infraštruktúry povinnosť zmeniť podmienky uvedené v prvej vete bode 1 alebo režimy spoplatňovania uvedené v prvej vete bode 2 podľa jeho pokynov, alebo

(2) vyhlásiť podmienky uvedené v prvej vete bode 1 alebo režimy spoplatňovania uvedené v prvej vete bode 2 za neplatné,



pokiaľ tieto podmienky alebo režimy porušujú ustanovenia právnych predpisov v oblasti železničnej dopravy týkajúce sa prístupu k železničnej infraštruktúre.

2. Ak nedôjde k uzatvoreniu žiadnej dohody týkajúcej sa prístupu uvedeného v § 14 ods. 6 ani rámcovej dohody uvedenej v § 14a, regulačný orgán môže na základe návrhu alebo *ex officio* overiť rozhodnutia podniku činného v oblasti železničnej infraštruktúry. Návrh v tomto zmysle sú oprávnení podať držitelia povolenia na prístup, ktorých právo na prístup k železničnej infraštruktúre môže byť dotknuté. Návrh musí byť podaný v lehote, počas ktorej možno prijať návrh na uzavretie dohôd uvedených v prvej vete. Kontrola sa môže týkať najmä

...

(3) výšky alebo štruktúry poplatkov za používanie infraštruktúry a iných poplatkov.

Regulačný orgán musí vyzvať strany, aby poskytli všetky potrebné informácie v primeranej lehote, ktorá nesmie presiahnuť dva týždne. Po uplynutí tejto lehoty sa regulačný orgán vyjadrí v lehote dvoch mesiacov.

3. Ak v prípade uvedenom v odseku 2 rozhodnutie podniku činného v oblasti železničnej infraštruktúry porušuje právo žiadateľa na prístup k železničnej infraštruktúre,

(1) regulačný orgán uloží podniku činnému v oblasti železničnej infraštruktúry povinnosť zmeniť rozhodnutie, alebo

(2) regulačný orgán definuje zmluvné podmienky, rozhodne o platnosti zmluvy a vyhlási za neuplatniteľné zmluvy, ktoré nie sú s týmito podmienkami v súlade.“

### **Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky**

- 21 DB Station & Service je dcérska spoločnosť spoločnosti Deutsche Bahn AG, ktorá je v Nemecku historicky etablovaným prevádzkovateľom železničnej dopravy a v tomto členskom štáte prevádzkuje približne 5 400 železničných staníc. Podmienky ich využívania sú stanovené v rámcových zmluvách, ktoré uzatvára s podnikmi železničnej dopravy. Podľa týchto zmlúv sa suma poplatkov určuje podľa sadzobníka, ktorý stanovuje DB Station & Service.
- 22 ODEG je podnikom železničnej dopravy, ktorý používa infraštruktúru spoločnosti DB Station & Service v rámci svojej činnosti železničnej prepravy cestujúcich na krátku vzdialenosť. Tieto dve spoločnosti uzatvorili na tento účel rámcovú dohodu.
- 23 DB Station & Service zaviedla 1. januára 2005 nový sadzobník cien s názvom SPS 05. V prípade spoločnosti ODEG tento sadzobník viedol k zvýšeniu poplatkov za infraštruktúru, ktoré platila, avšak neuznala ich za opodstatnené, keďže s ich výškou nesúhlasila.
- 24 Rozhodnutím z 10. decembra 2009 Bundesnetzagentur (Spolková agentúra pre siete, Nemecko) ako príslušný regulačný orgán vyhlásila SPS 05 za neplatné s účinnosťou od 1. mája 2010. DB Station & Service podala proti tomuto rozhodnutiu žalobu. Dňa 23. marca 2010 Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Vyšší správny súd spolkovej krajiny Severné Porýnie-Vestfálsko, Nemecko) priznal tejto žalobe odkladný účinok. K momentu, keď vnútroštátny súd rozhodol podať návrh na začatie prejudiciálneho konania v prejednávanej veci, však daný súd ešte nerozhodol vo veci samej.

- 25 Viacerými žalobami podanými na Landgericht Berlin (Krajinský súd Berlín, Nemecko) sa ODEG domáhala vrátenia sumy poplatkov zaplatených na základe SPS 05 v období mesiacov od novembra 2006 do decembra 2010 v rozsahu, v ktorom táto suma prevyšovala sumu, ktorá mala byť zaplatená podľa predchádzajúceho platného sadzovníka, teda podľa SPS 99. Týmto žalobám sa vyhovel „z dôvodov spravodlivého zaobchádzania“ na základe § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (nemecký Občiansky zákonník), ktorý umožňuje súdu obnoviť zmluvnú rovnováhu, ak je táto rovnováha narušená. DB Station & Service podala odvolanie na vnútroštátny súd Kammergericht Berlin (Vyšší krajinský súd Berlín, Nemecko), ktorý uznesením z 30. novembra 2015 spojil jednotlivé veci.
- 26 Vnútroštátny súd uvádza, že Bundesnetzagentur rozhodnutím z 11. októbra 2019 zamietla návrhy viacerých podnikov železničnej dopravy, ktorými sa tieto podniky *a posteriori* domáhali preskúmania zákonnosti poplatkov zaplatených na základe SPS 05. Toto rozhodnutie je predmetom žaloby, o ktorej Verwaltungsgericht Köln (Správny súd Kolín, Nemecko) stále rozhodoval k momentu, keď vnútroštátny súd rozhodol podať návrh na začatie prejudiciálneho konania v prejednávanej veci.
- 27 Vnútroštátny súd zastáva názor, že vyriešenie sporu, ktorý mu bol predložený, závisí od výkladu smernice 2001/14, ktorý je na tento spor z časového a vecného hľadiska uplatniteľný. Tento súd sa konkrétne pýta na vzťah právomocí regulačných orgánov uvedených v článku 30 tejto smernice s právomocou vnútroštátnych občianskoprávných súdov, keď majú uplatniť článok 102 ZFEÚ.
- 28 Tento súd v tejto súvislosti pripomína, že Súdny dvor v bode 103 rozsudku z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), rozhodol, že smernica 2001/14 bráni preskúmaniu primeranosti poplatkov za používanie infraštruktúry všeobecnými súdmi v každom jednotlivom prípade bez ohľadu na dohľad, ktorý vykonáva regulačný orgán v súlade s článkom 30 tejto smernice. Nie je však isté, či úvahy z tohto rozsudku možno uplatniť aj za predpokladu, že tieto súdy sú vyzvané, aby preskúmali zákonnosť rovnakých poplatkov z hľadiska ustanovení článku 102 ZFEÚ a vnútroštátneho práva hospodárskej súťaže, ktoré okrem iného zakazujú zneužitie dominantného postavenia.
- 29 Viacero nemeckých súdov rozhodlo, že zásady formulované v rozsudku z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), bránia tomu, aby rozhodovali o žalobách o vrátenie platieb predtým, než príslušný regulačný orgán prijme v tejto súvislosti právoplatné rozhodnutie. Naopak v rozsudku z 29. októbra 2019, nazývanom „Trafssenentgelte“, Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) rozhodol, že uplatnenie článku 102 ZFEÚ občianskoprávnymi súdmi je dovolené a požaduje sa bez toho, aby bolo potrebné predchádzajúce právoplatné rozhodnutie regulačného orgánu.
- 30 Vnútroštátny súd sa však domnieva, že existujú vážne dôvody odkloniť sa od stanoviska zastávaného najvyšším nemeckým občianskoprávnym súdom.
- 31 Po prvé by preskúmanie vykonávané občianskoprávnymi súdmi mohlo ohroziť výlučnú právomoc regulačného orgánu uvedenú v rozsudku z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834).

- 32 Po druhé je pravda, že z judikatúry Súdneho dvora, najmä z rozsudku z 30. januára 1974, BRT a Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6), vyplýva, že vnútroštátne súdy sú povinné priamo uplatniť článok 102 ZFEÚ. Súdny dvor však ešte nerozhodol o prepojení tejto povinnosti s právomocami regulačného orgánu, ktorý je podľa smernice 2001/14 poverený dohľadom nad poplatkami.
- 33 Po tretie, hoci Súdny dvor v bode 135 rozsudku z 10. júla 2014, Telefónica a Telefónica de España/Komisia (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), rozhodol, že uplatnenie článku 102 ZFEÚ zo strany Európskej komisie nie je podmienené predchádzajúcim preskúmaním dotknutých opatrení zo strany vnútroštátneho regulačného orgánu, vnútroštátny súd zastáva názor, že toto rozhodnutie je odôvodnené skutočnosťou, že na rozdiel od uplatňovania tohto ustanovenia občianskoprávnymi súdmi, pri rozhodovaní Komisie neexistuje riziko, že by prípadne došlo k nesúrodému, prípadne odlišnému rozhodovaniu.
- 34 Po štvrté a na záver rozsudkom z 1. septembra 2020, známym pod názvom „Stationspreissystem II“, Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) rozhodol, že článok 30 ods. 3 smernice 2001/14 neumožňuje regulačnému orgánu rozhodnúť o už zaplatených poplatkoch, a už vôbec nie nariadiť ich vrátenie. Tento súd z uvedeného vyvodil, že kontrola zneužívania podľa článku 102 ZFEÚ nezasahuje do právomocí regulačného orgánu, keďže takáto kontrola na základe tohto článku 102 je obmedzená na *ex post* priznanie náhrady škody na základe predchádzajúceho konania podnikov.
- 35 Vnútroštátny súd sa domnieva, že táto analýza práva Únie je nesprávna. Na jednej strane žiadny prvok smernice 2001/14 neumožňuje podporiť výklad, podľa ktorého regulačný orgán rozhoduje iba *pro futuro*. Na druhej strane článok 102 ZFEÚ umožňuje prijať rozhodnutia, ktoré konštatujú neplatnosť aktov alebo nariaďujú zdržať sa konania. Napokon aj vrátenie poplatkov získaných v minulosti by mohlo viesť k narušeniu hospodárskej súťaže a byť v rozpore s cieľmi smernice 2001/14.
- 36 Za týchto okolností Kammergericht Berlin (Vyšší krajský súd Berlín) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Je v súlade so smernicou [2001/14], najmä jej ustanoveniami o nezávislosti riadenia podnikov infraštruktúry (článok 4), zásadách stanovenia poplatkov (články 7 až 12) a úloh regulačného orgánu (článok 30), ak vnútroštátne občianskoprávne súdy v jednotlivom prípade a nezávisle od kontroly regulačným orgánom preskúmajú výšku požadovaných poplatkov podľa kritérií článku 102 ZFEÚ a/alebo vnútroštátneho kartelového práva?
2. Ak je odpoveď na prvú otázku kladná: je kontrola zneužívania vnútroštátnymi súdmi podľa kritérií článku 102 ZFEÚ a/alebo vnútroštátneho kartelového práva dovolená a požadovaná, ak pre podniky železničnej dopravy existuje možnosť, aby sa preskúmanie primeranosti zaplatených poplatkov dosiahlo príslušným regulačným orgánom? Sú vnútroštátne občianskoprávne súdy povinné počkať na zodpovedajúce rozhodnutie regulačného orgánu a, pokiaľ je toto rozhodnutie napadnuté na súde, prípadne na jeho právoplatnosť?“

## O prejudiciálnych otázkach

### O prvej otázke

#### Úvodné pripomienky

- 37 Na úvod treba uviesť, že ODEG, ktorá je podnikom železničnej prepravy, podala na vnútroštátny súd žalobu, ktorou sa od spoločnosti DB Station & Service domáhala vrátenia údajného preplatku na poplatkoch za infraštruktúru, a to za služby uvedené v bode 2 prílohy II k smernici 2001/14, teda v prejednávanej veci za prístup k „osobným staniciam“.
- 38 Táto žaloba sa týka len poplatkov, ktoré ODEG už zaplatila, a to od novembra 2006 do decembra 2010. Tento podnik naopak nepožaduje úpravu poplatkov, ktoré bol alebo je povinný platiť odvtedy.
- 39 Vnútroštátny súd sa svojou prvou otázkou pýta na možnosť vnútroštátnych občianskoprávných súdov uplatniť jednak súčasne článok 102 ZFEÚ a relevantné ustanovenia vnútroštátneho práva hospodárskej súťaže, a jednak výlučne tieto posledné uvedené ustanovenia.
- 40 V tejto súvislosti treba uviesť, že podľa článku 3 ods. 1 nariadenia č. 1/2003 platí, že ak vnútroštátne orgány hospodárskej súťaže alebo súdy uplatňujú vnútroštátne právo hospodárskej súťaže na zneužívajúce konanie podniku s dominantným postavením na trhu, ktoré môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, sú povinné uplatniť aj článok 102 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. mája 2011, Tele2 Polska, C-375/09, EU:C:2011:270, bod 20).
- 41 V prejednávanej veci sa na základe informácií uvedených v návrhu na začatie prejudiciálneho konania zdá, že ide o takýto prípad.
- 42 Z opisu sporu vo veci samej naopak nijako nevyplýva, že tento súd má možnosť alebo úmysel uplatniť výlučne ustanovenia vnútroštátneho práva hospodárskej súťaže, ktoré zakazujú jednostranné konanie podniku. V dôsledku toho má táto časť jeho otázky hypotetickú povahu a je neprípustná.
- 43 Napokon z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že výkladové ťažkosti, s ktorými sa stretol vnútroštátny súd, sa v podstate týkajú vzťahu medzi právomocami regulačného orgánu, stanovenými v článku 30 smernice 2001/14, a právomocou vnútroštátnych súdov uplatňovať článok 102 ZFEÚ.
- 44 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 30 smernice 2001/14 vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby vnútroštátne súdy bez ohľadu na dohľad vykonávaný príslušným regulačným orgánom rozhodovali o žalobe o vrátenie poplatkov za používanie infraštruktúry založenej na článku 102 ZFEÚ a súčasne na vnútroštátnom práve hospodárskej súťaže.

*Požiadavky vyplývajúce z článku 102 ZFEÚ*

- 45 Treba pripomenúť, že článok 102 písm. a) a c) ZFEÚ sa týka takých zneužívajúcich postupov, ako sú postupy spočívajúce v priamom alebo nepriamom ukladaní nákupných alebo predajných cien alebo iných nespravodlivých obchodných podmienok a v uplatňovaní nerovnakých podmienok voči obchodným partnerom pri poskytovaní rovnakých plnení.
- 46 Článok 102 ZFEÚ vyvoláva priame účinky vo vzťahoch medzi jednotlivcami a zakladá dotknutým osobám práva, ktoré sú vnútroštátne súdy povinné ochraňovať (pozri v tomto zmysle rozsudky z 30. januára 1974, BRT a Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, EU:C:1974:6, bod 16, ako aj z 28. marca 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, bod 38).
- 47 Úplná účinnosť článku 102 ZFEÚ, a najmä potrebný účinok zákazu uvedeného v tomto článku, by boli spochybnené, ak by sa akákoľvek osoba nemohla domáhať náhrady škody, ktorá jej bola údajne spôsobená zneužívajúcim správaním podniku s dominantným postavením, ktoré môže obmedziť alebo skresliť hospodársku súťaž (rozsudok z 28. marca 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, bod 39 a citovaná judikatúra).
- 48 Z toho vyplýva, že každá osoba má právo domáhať sa náhrady spôsobenej škody, ak existuje príčinná súvislosť medzi takouto ujmou a zneužitím dominantného postavenia zakázanými článkom 102 ZFEÚ (rozsudok z 28. marca 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, bod 40 a citovaná judikatúra).
- 49 Právo akejkoľvek osoby domáhať sa náhrady takejto škody totiž posilňuje operatívnu povahu pravidiel hospodárskej súťaže Únie a je takej povahy, že odrádza od zneužívania dominantného postavenia, ktoré by mohlo obmedziť alebo skresliť hospodársku súťaž, čím prispieva k zachovaniu účinnej hospodárskej súťaže v Únii (rozsudok z 28. marca 2019, Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, bod 41 a citovaná judikatúra).
- 50 S prihliadnutím na tieto úvahy treba preskúmať pôsobnosť článku 30 ods. 2 smernice 2001/14 a požiadavky, ktoré z neho vyplývajú pre vnútroštátny súd rozhodujúci o žalobe o vrátenie poplatkov za používanie infraštruktúry na základe článku 102 ZFEÚ.

*Rozsah pôsobnosti článku 30 ods. 2 smernice 2001/14*

- 51 V prvom rade treba uviesť, že z odôvodnenia 46 smernice 2001/14 vyplýva, že efektívne riadenie a spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si vyžaduje zriadenie regulačného orgánu, ktorý dozerá na uplatňovanie týchto právnych predpisov Únie a pôsobí ako odvolací orgán bez ohľadu na možnosť súdneho preskúmania.
- 52 Členské štáty sú v súlade s článkom 30 ods. 1 tejto smernice povinné zriadiť taký orgán, na ktorý sa môže obrátiť podľa jej článku 30 ods. 2 žiadateľ, ak sa domnieva, „že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo iným spôsobom poškodený“ (rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 56).
- 53 V prvom rade je teda opravný prostriedok stanovený v článku 30 ods. 2 smernice 2001/14 je prístupný len „žiadateľom“. Tento posledný uvedený pojem, definovaný v článku 2 písm. b) tejto smernice, zahŕňa najmä každý licencovaný železničný podnik (pozri v tomto zmysle rozsudok

z 24. februára 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, bod 55), ako aj akúkoľvek inú fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá má verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry.

- 54 Ďalej zo zoznamu uvedeného v článku 30 ods. 2 písm. a) až f) smernice 2001/14 vyplýva, že táto žaloba sa týka rozhodnutí a činnosti manažérov infraštruktúry alebo prípadne podnikov železničnej dopravy v rozsahu, v akom sa týkajú prístupu k železničnej infraštruktúre, vrátane služieb uvedených v bode 2 prílohy II k tejto smernici. Konkrétne sa podľa tohto článku 30 ods. 2 písm. d) a e) možno odvolať proti rozhodnutiam týkajúcim sa režimu spoplatňovania alebo úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktoré žiadateľ je alebo môže byť povinný zaplatiť.
- 55 Napokon treba pripomenúť, že právomoc regulačného orgánu rozhodovať o odvolaní podľa tohto článku 30 ods. 2 má výlučnú povahu, s výhradou prípadného následného preskúmania zo strany vnútroštátnych súdov, ktoré rozhodujú o žalobách podaných proti jeho rozhodnutiam (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 86).
- 56 Žiadatelia sú teda povinní obrátiť sa na tento orgán, ak chcú získať náhradu akejkoľvek škody súvisiacej s poplatkami za používanie infraštruktúry stanovenými manažérom infraštruktúry alebo prevádzkovateľom služieb uvedených v bode 2 prílohy II k smernici 2001/14.
- 57 V druhom rade treba uviesť, že výlučná právomoc regulačného orgánu rozhodovať o všetkých sporoch, na ktoré sa vzťahuje článok 30 ods. 2 smernice 2001/14, úzko súvisí s technickými obmedzeniami, ktoré sú špecifické pre sektor železničnej dopravy.
- 58 Ako totiž normotvorca Únie pripomenul, najmä v odôvodnení 40 smernice 2001/14, železničná infraštruktúra je prirodzeným monopolom. Jej obmedzené kapacity môže využívať len určitý počet podnikov, a to pri dodržaní prevádzkových intervalov, ktoré im prideliť manažéri tejto infraštruktúry, t. j. organizácie alebo podniky zodpovedné najmä za organizáciu prístupu k nej. Tí sa teda z podstaty veci nachádzajú v dominantnom postavení vo vzťahu k podnikom železničnej dopravy.
- 59 Z tohto hľadiska, ako vyplýva najmä z odôvodnení 5 a 11 smernice 2001/14, je cieľom tejto smernice zabezpečiť nediskriminačný prístup k železničnej infraštruktúre. Odôvodnenie 16 tejto smernice v tejto poslednej uvedenej súvislosti stanovuje, že režimy spoplatňovania a pridelenia kapacity by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, body 36 a 37).
- 60 Ako teda vyplýva z judikatúry Súdneho dvora, výlučná právomoc priznaná regulačným orgánom železničnej dopravy je odôvodnená tými istými cieľmi (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 87) a vyplývajú z nej osobitné právomoci, ktoré im priznáva článok 30 ods. 2, 3 a 5 smernice 2001/14.
- 61 Tieto právomoci totiž umožňujú regulačným orgánom dosiahnuť uvedené ciele a splniť technické požiadavky železničnej infraštruktúry uvedené v bode 58 tohto rozsudku.
- 62 V tejto súvislosti, pokiaľ ide o smernicu 2012/34, ktorá zrušila a nahradila smernicu 2001/14, Súdny dvor rozhodol, že právomoc regulačného orgánu monitorovať uplatňovanie pravidiel stanovených v tejto smernici nie je podmienená podaním sťažnosti alebo opravného prostriedku, a teda ju možno uplatňovať *ex officio*. Súdny dvor tiež spresnil, že efektívne riadenie a spravodlivé

a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry, tak ako je stanovené touto smernicou, si vyžadujú zriadenie orgánu, ktorý z vlastnej iniciatívy monitoruje uplatňovanie pravidiel stanovených v tejto smernici zo strany subjektov sektora železničnej dopravy a zároveň plní funkciu odvolacieho orgánu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. mája 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, body 57 a 60).

- 63 Ak teda vnútroštátny regulačný orgán zriadený podľa článku 55 smernice 2012/34 rozhoduje o odvolaní, táto okolnosť nemá vplyv na právomoc tohto orgánu prijať, v prípade potreby *ex officio*, vhodné opatrenia na nápravu akéhokoľvek porušenia uplatniteľnej právnej úpravy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. mája 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, bod 61).
- 64 Tieto úvahy sa uplatňujú aj na smernicu 2001/14, ktorej článok 30 v podstate zodpovedá predovšetkým článku 56 smernice 2012/34 uvedenému v bodoch 57, 60 a 61 rozsudku z 3. mája 2022, CityRail (C-453/20, EU:C:2022:341).
- 65 Z toho predovšetkým vyplýva, že podľa článku 30 ods. 2 a 3 smernice 2001/14 je úlohou regulačného orgánu, aby konal ako odvolací orgán a zároveň dohliadal z vlastnej iniciatívy na uplatňovanie pravidiel stanovených touto smernicou aktérmi v železničnom sektore. Podľa článku 30 ods. 5 tejto smernice má právomoc prijať všetky potrebné opatrenia na účely nápravy porušenia uvedenej smernice, a to v prípade potreby aj *ex officio*.
- 66 Okrem toho toto posledné uvedené ustanovenie stanovuje, že účinky rozhodnutí, ktoré prijíma regulačný orgán, sa neobmedzujú len na účastníkov sporu, o ktorom rozhoduje, ale vzťahujú sa na všetky dotknuté strany odvetvia železničnej dopravy, či už ide o dopravné podniky alebo manažérov infraštruktúry. Týmto spôsobom je regulačný orgán schopný zabezpečiť aj rovnosť prístupu k infraštruktúre všetkých dotknutých podnikov a zachovanie spravodlivej hospodárskej súťaže v odvetví poskytovania železničných služieb (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, body 94 a 96).
- 67 Po tretie odvolanie upravené v článku 30 ods. 2 smernice 2001/14, po ktorom prípadne nasleduje súdne preskúmanie rozhodnutí vydaných regulačným orgánom v tomto rámci, umožňuje zabezpečiť dodržiavanie článku 102 ZFEÚ, ktorý zakazuje zneužitie dominantného postavenia.
- 68 Zo samotných cieľov smernice 2001/14, ktorými sú zabezpečenie nediskriminačného prístupu k infraštruktúre za podmienok spravodlivej hospodárskej súťaže a stanovenie povinností, ktoré sa z tohto hľadiska ukladajú manažérom infraštruktúry, totiž vyplýva, že podniky železničnej dopravy sa môžu pred regulačným orgánom odvolávať na porušenie článku 102 ZFEÚ.
- 69 Vecné pravidlá stanovené v smernici 2001/14, najmä pokiaľ ide o stanovenie poplatkov za infraštruktúru, vrátane poplatkov za služby uvedené v bode 2 prílohy II k tejto smernici, prispievajú k zabezpečeniu cieľov sledovaných článkom 102 ZFEÚ.
- 70 V tejto súvislosti Súdny dvor opakovane rozhodol, že manažérom infraštruktúry, ktorí sú povinní stanovovať poplatky a vyberať ich nediskriminačným spôsobom, prináleží nielen uplatňovať podmienky použitia železničnej siete rovnakým spôsobom pre všetkých používateľov siete, ale tiež dbať o to, aby skutočne vybrané poplatky zodpovedali týmto podmienkam (rozsudok z 24. februára 2022, ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, bod 53 a citovaná judikatúra).

- 71 Okrem toho, ako vyplýva z článkov 9, 17 a 24 smernice 2001/14, uplatnenie ustanovení týkajúcich sa prístupu k železničnej infraštruktúre nemá vplyv na pravidlá hospodárskej súťaže, ktoré priamo vyplývajú zo Zmluvy o FEÚ, najmä z článku 102 ZFEÚ. Normotvorca Únie tak chcel potvrdiť, že manažéri infraštruktúry sú pri prijímaní rozhodnutí o pridelovaní kapacity a poplatkoch týkajúcich sa infraštruktúry povinní dodržiavať tieto pravidlá primárneho práva Únie.
- 72 Toto konštatovanie platí najmä pre služby uvedené v bode 2 prílohy II k smernici 2001/14. Z článku 5 ods. 1 a článku 7 ods. 7 tejto smernice totiž vyplýva nielen to, že tieto služby sa musia poskytovať nediskriminačným spôsobom, ale aj to, že na účely stanovenia uplatniteľných sadzieb treba zohľadniť súťažnú situáciu v sektore železničnej dopravy.
- 73 Za týchto podmienok platí, že ak podnik železničnej dopravy podá žalobu, regulačný orgán, ktorému prináleží zabezpečiť dodržiavanie povinností tak zo strany manažérov infraštruktúry, ako aj zo strany prevádzkovateľov železničných služieb, je povinný podľa samotného znenia článku 30 ods. 2 smernice 2001/14 preskúmať nespravodlivé alebo diskriminačné zaobchádzanie, ako aj akúkoľvek inú škodu, čo zahŕňa otázky týkajúce sa tak spoplatňovania infraštruktúry alebo služieb, ako aj hospodárskej súťaže.
- 74 Z toho vyplýva, že príslušný vnútroštátny regulačný orgán, rozhodujúci o veci predloženej na základe článku 30 ods. 2 smernice 2001/14, nemôže platne odmietnuť rozhodnúť o údajnom porušení článku 102 ZFEÚ z dôvodu nedostatku právomoci na základe toho, že ustanovenie vnútroštátneho práva, ako je § 14f AEG, mu neumožňuje rozhodnúť o zákonnosti poplatkov za infraštruktúru, ktoré už boli zaplatené.

*Prepojenie návrhov podaných na regulačný orgán a na vnútroštátne súdy*

- 75 Článok 30 ods. 5 druhý pododsek smernice 2001/14 stanovuje, že rozhodnutia prijaté regulačným orgánom sú záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje, ale neobsahuje pravidlá týkajúce sa ich prípadnej záväznosti vo vzťahu k súdom, na ktoré bola podaná žaloba o vrátenie preplatku poplatkov za infraštruktúru na základe článku 102 ZFEÚ.
- 76 Je pravda, že v bode 97 rozsudku z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), Súdny dvor rozhodol, že právomoc občianskoprávných súdov rozhodovať podľa ustanovení vnútroštátneho občianskeho práva o vrátení poplatkov za infraštruktúru je obmedzená na prípad, keď najskôr regulačný orgán alebo súd preskúmavajúci rozhodnutie tohto orgánu, konštatoval – aj v súlade s ustanoveniami vnútroštátneho práva – protiprávnu povahu poplatku vzhľadom na pravidlá týkajúce sa prístupu k železničnej infraštruktúre. Okrem toho z bodov 84 a 86 toho istého rozsudku vyplýva, že zverenie úlohy priameho uplatňovania právnej úpravy v oblasti železníc, ktorá vyplýva zo smernice 2001/14, každému vnútroštátnemu občianskoprávnemu súdu by bolo v rozpore s výlučnou právomocou, ktorú regulačnému orgánu priznáva článok 30 tejto smernice.
- 77 Vec, ktorá viedla k vydaniu tohto rozsudku, a teda aj návrh na začatie prejudiciálneho konania podaný Súdnemu dvoru, sa však týkali sporu medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry vo veci žaloby o vrátenie železničných poplatkov, založenej na ustanoveniach nemeckého občianskeho práva, ktoré v podstate umožňovali občianskoprávnemu súdu posúdiť *ex æquo et bono* výšku týchto poplatkov. Na rozdiel od toho v prejednávanej veci vnútroštátny súd s cieľom rozhodnúť o návrhu na vrátenie poplatkov za používanie infraštruktúry, ktorý podala



ODEG, nemá uplatniť nemecké občianske právo, ale ustanovenie primárneho práva Únie, konkrétne článok 102 ZFEÚ a súčasne zodpovedajúce ustanovenia vnútroštátneho práva hospodárskej súťaže.

- 78 Okrem toho, hoci kontrola poplatkov za používanie infraštruktúry z hľadiska ustanovení občianskeho práva členského štátu, ktoré sa netýkajú pravidiel stanovených smernicou 2001/14, je samotnou svojou povahou nezlučiteľná s technickými požiadavkami odvetvia železničnej dopravy, s cieľmi tejto smernice a s úlohami regulačného orgánu, ktoré sú pripomenuté v bodoch 58 až 60 tohto rozsudku, nemôže to tak byť v prípade spochybnenia ich výšky na základe článku 102 ZFEÚ, ako vyplýva najmä z bodov 71 až 73 tohto rozsudku.
- 79 Preto s cieľmi zachovať plnú účinnosť článku 102 ZFEÚ a najmä zaručiť žiadateľom účinnú ochranu pred škodlivými dôsledkami porušenia práva hospodárskej súťaže, nemôže výlučná právomoc priznaná regulačnému orgánu článkom 30 smernice 2001/14 brániť príslušným vnútroštátnym súdom, aby rozhodovali o žalobách o vrátenie údajného preplatku na poplatkoch za používanie infraštruktúry, založených na článku 102 ZFEÚ.
- 80 Toto posledné uvedené ustanovenie však vzhľadom na požiadavky jednotného riadenia železničnej siete, pripomenuté najmä v bodoch 57 až 66 tohto rozsudku, nijako nebráni tomu, aby s výhradou nasledujúcich úvah bola zachovaná výlučná právomoc regulačného orgánu rozhodovať o všetkých aspektoch sporov, ktoré mu boli predložené podľa článku 30 ods. 2 smernice 2001/14.
- 81 Ak chce podnik železničnej dopravy dosiahnuť vrátenie údajného preplatku na poplatkoch za používanie infraštruktúry na základe článku 102 ZFEÚ, musí sa predtým, ako sa obráti na príslušné vnútroštátne súdy, obrátiť na vnútroštátny regulačný orgán s otázkou ich zákonnosti.
- 82 Súdny dvor už okrem toho rozhodol, že regulačná povinnosť môže byť relevantná pre posúdenie zneužívajúceho správania dominantného podniku podliehajúceho odvetvovej právnej úprave v zmysle článku 102 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 14. októbra 2010, Deutsche Telekom/Komisia, C-280/08 P, EU:C:2010:603, bod 224, a z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 57).
- 83 S cieľmi splniť technické požiadavky súvisiace s fungovaním železničného sektora a zachovať potrebný účinok pravidiel prístupu k infraštruktúre, ako aj súčasne zabezpečiť dodržiavanie článku 102 ZFEÚ a jeho plnú účinnosť majú vnútroštátne súdy rozhodujúce o žalobe o vrátenie preplatku na poplatkoch za používanie infraštruktúry povinnosť lojálnej spolupráce s vnútroštátnymi regulačnými orgánmi. Z toho vyplýva, že aj keď tieto súdy nie sú viazané rozhodnutiami uvedených orgánov, sú povinné ich zohľadniť a odôvodniť svoje vlastné rozhodnutia vzhľadom na skutkové a právne posúdenia, ktoré tieto subjekty vykonali v spore, ktorý im bol predložený, a to najmä pokiaľ ide o uplatnenie relevantnej odvetvovej právnej úpravy na prejednávanej veci.
- 84 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že požiadavky týkajúce sa predchádzajúceho predloženia veci vnútroštátnemu regulačnému orgánu a lojálnej spolupráce medzi týmto orgánom a vnútroštátnymi súdmi, ktoré sú uvedené v bodoch 81 a 83 tohto rozsudku, umožňujú – na rozdiel od situácie posudzovanej vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok z 8. júla 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), a ako Súdny dvor uviedol v bode 54 tohto rozsudku – vyhnúť sa spochybneniu úlohy regulačného orgánu a rovnako aj spochybneniu potrebného účinku článku 30 smernice 2001/14 v prípade, keď vnútroštátne súdy rozhodujú o návrhu na základe článku 102 ZFEÚ.

- 85 S cieľom zabezpečiť plnú účinnosť tohto posledného uvedeného ustanovenia vnútroštátne súdy, ktoré na tomto základe rozhodujú o žalobe o vrátenie údajného preplatku na poplatkoch za používanie infraštruktúry, nie sú povinné čakať na výsledok súdnych konaní začatých proti rozhodnutiam príslušného regulačného orgánu.
- 86 Rovnaké úvahy platia aj v prípade, ak má vnútroštátny súd v súlade s článkom 3 ods. 1 nariadenia č. 1/2003 uplatňovať súčasne článok 102 ZFEÚ a zodpovedajúce ustanovenia vnútroštátneho práva hospodárskej súťaže.
- 87 Okrem toho, pokiaľ ide o konanie vo veci samej, treba pripomenúť, že Bundesnetzagentur sa svojimi rozhodnutiami uvedenými v bodoch 24 a 26 tohto rozsudku obmedzila na konštatovanie nezákonnosti sadzby za prístup k infraštruktúre, o ktorú ide vo veci samej, len s účinkom do budúcnosti. Ako však vyplýva z bodu 74 tohto rozsudku, tento orgán, ktorý rozhoduje o veci na základe článku 30 ods. 2 smernice 2001/14, nemôže platne odmietnuť svoju právomoc rozhodovať o zákonnosti poplatkov za infraštruktúru, ku ktorých zaplateniu došlo v minulosti.
- 88 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 30 smernice 2001/14 sa má vykladať v tom zmysle, že nebráni tomu, aby vnútroštátne súdy na účely rozhodovania o žalobe o vrátenie poplatkov za infraštruktúru uplatňovali článok 102 ZFEÚ a súčasne vnútroštátne právo hospodárskej súťaže, avšak pod podmienkou, že príslušný regulačný orgán najprv rozhodol o zákonnosti dotknutých poplatkov. V tomto rámci majú tieto súdy povinnosť lojálnej spolupráce, pričom sú povinné zohľadniť rozhodnutia, ktoré vyhlásil tento orgán ako podklad pre posúdenie, a odôvodniť svoje vlastné rozhodnutia s ohľadom na všetky skutočnosti uvedené v spisoch, ktoré im boli predložené.

### ***O druhej otázke***

- 89 Vzhľadom na odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku nie je potrebné odpovedať na druhú prejudiciálnu otázku.

### **O trovách**

- 90 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

**Článok 30 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry, zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/58ES z 23. októbra 2007,**

**sa má vykladať v tom zmysle, že:**

**nebráni tomu, aby vnútroštátne súdy na účely rozhodovania o žalobe o vrátenie poplatkov za infraštruktúru uplatňovali článok 102 ZFEÚ a súčasne vnútroštátne právo hospodárskej**

**súťaže, avšak pod podmienkou, že príslušný regulačný orgán najprv rozhodol o zákonnosti dotknutých poplatkov. V tomto rámci majú tieto súdy povinnosť lojálnej spolupráce, pričom sú povinné zohľadniť rozhodnutia, ktoré vyhlásil tento orgán ako podklad pre posúdenie, a odôvodniť svoje vlastné rozhodnutia s ohľadom na všetky skutočnosti uvedené v spisoch, ktoré im boli predložené.**

Podpisy