



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 9. novembra 2017*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Železničná doprava – Smernica 2001/14/ES – Poplatky za infraštruktúru – Spoplatňovanie – Vnútroštátny regulačný orgán dohliadajúci na súlad poplatkov za infraštruktúru s touto smernicou – Zmluva o používaní železničnej infraštruktúry uzavretá medzi manažérom železničnej infraštruktúry a železničným podnikom – Zásada zákazu diskriminácie – Vrátenie poplatkov bez zásahu tohto orgánu a mimo konania o opravných prostriedkoch, v ktorom by vystupoval – Vnútroštátna právna úprava umožňujúca súdu v občianskoprávnom konaní stanoviť spravodlivú sumu v prípade poplatkov, ktoré sú v rozpore so spravodlivým zaobchádzaním“

Vo veci C-489/15,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landgericht Berlin (Krajinský súd Berlín, Nemecko) z 3. septembra 2015 a doručený Súdnemu dvoru 17. septembra 2015, ktorý súvisí s konaním:

CTL Logistics GmbH

proti

DB Netz AG,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda piatej komory J. L. da Cruz Vilaça, sudcovia E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger (spravodajkyňa), a F. Biltgen,

generálny advokát: P. Mengozzi,

tajomník: K. Malacek, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 13. júla 2016,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- CTL Logistics GmbH, v zastúpení: K.-P. Langenkamp, Rechtsanwalt,
- DB Netz AG, v zastúpení: M. Kaufmann a T. Schmitt, Rechtsanwälte,
- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Möller, splnomocnení zástupcovia,
- Európska komisia, v zastúpení: W. Mölls a J. Hottiaux, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 24. novembra 2016,
vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 4 ods. 1 a 5 a článku 6 ods. 1 a článku 8 ods. 1, ako aj článku 30 ods. 1 až 3, 5 a 6 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 2001, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404), zmenenej smernicou 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 164, 2004, s. 44; Mim. vyd. 07/008, s. 227, ďalej len „smernica 2001/14“).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťami CTL Logistics GmbH a DB Netz AG vo veci vrátenia poplatkov za zrušenie a zmeny v rámci používania železničnej infraštruktúry, ktorú spravuje DB Netz.

Právny rámec

Právo únie

- 3 Odôvodnenia 5, 7, 11, 12, 16, 20, 32, 34, 35, 40 a 46 smernice 2001/14 opisujú ciele tejto smernice s ohľadom na poplatky za používanie infraštruktúry takto:

„(5) Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre pre všetky železničné podniky všetky potrebné informácie požadované s cieľom využitia prístupových práv sa majú uverejňovať v podmienkach použitia siete.

...

(7) Podpora optimálneho využívání železniční infrastruktury vede ke snížení nákladů společnosti na dopravu [Podpora optimálního využívání železniční infrastruktúry bude viesť k zníženiu nákladov spoločnosti na dopravu – *neoficiálny preklad*].

...

(11) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup pre všetky podniky a mali by sa pokúsiť riadne a nediskriminačne čo možno najviac splniť potreby všetkých užívateľov a typov prepravy;

(12) V rámci stanovenom členskými štátmi by režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity mali stimulovať manažérov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry.

...

(16) Režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.

...

(20) Je žiadúce ponechať manažérom infraštruktúry určitý stupeň pružnosti, aby mohli zabezpečiť čo najefektívnejšie využitie infraštruktúrnej siete.

...

- (32) Je dôležité minimalizovať narušovanie hospodárskej súťaže, ktoré môže nastať z dôvodu podstatných rozdielov v zásadách spoplatňovania buď medzi železničnými infraštruktúrami, alebo medzi rôznymi druhmi dopravy.

...

- (34) Sú žiadúce investície na železničnú infraštruktúru a režimy spoplatňovania infraštruktúry by mali motivovať manažéra infraštruktúry k tomu, aby realizoval primerané investície tam, kde sú ekonomicky výhodné.
- (35) Každý režim spoplatnenia vysiela ekonomické signály užívateľovi; je dôležité, aby tieto signály pre železničné podniky boli jednoznačné a aby ich viedli k racionálnym rozhodnutiam;

...

- (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 smernice 2001/14 stanovuje:

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

Členské štáty zabezpečia, aby sa systémy spoplatňovania a prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry spravovali princípmi stanovenými v tejto smernici, a tak umožňovali manažérovi infraštruktúry obchodovať a optimálne efektívne využívať dostupnú kapacitu infraštruktúry.“

5 Článok 3 tejto smernice s názvom „Podmienky používania siete“ stanovuje:

„1. Manažér infraštruktúry po porade so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré sa môžu získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie.

2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom. Obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe I.

3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia podľa potreby.

4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry.“

6 Kapitola II uvedenej smernice, ktorá zahŕňa články 4 až 12, sa týka „Poplatkov za infraštruktúru“.

- 7 Článok 4 uvedenej smernice, nazvaný „Zavedenie, vymedzenie a vyberanie poplatkov“, vo svojich odsekoch 1, 4 a 5 stanovuje:

„1. Členské štáty zriadia spoplatňovací rámec, pričom budú rešpektovať nezávislosť riadenia podnikov stanovenú v článku 4 smernice [Rady] 91/440/EHS [o rozvoji železníc spoločenstva (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.

...

4. Pokiaľ nie sú prijaté špecifické opatrenia podľa článku 8 ods. 2, manažéri infraštruktúry zabezpečia, aby bol systém poplatkov založený na rovnakých princípoch, ktoré platia pre celú ich sieť.

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.“

- 8 Články 7 až 12 smernice 2001/14 stanovujú, ktoré poplatky možno vyberať a spôsob ich výpočtu.

- 9 Článok 7 tejto smernice, nazvaný „Princípy spoplatňovania“, vo svojich odsekoch 3 až 5 stanovuje:

„3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 alebo 5 alebo článok 8, poplatky za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam sa stanovujú na základe nákladov, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku.

4. Poplatok za infraštruktúru môže zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity identifikovateľného úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia.

5. Poplatok za infraštruktúru sa môže upraviť tak, aby zohľadnil environmentálne náklady spôsobené prevádzkou vlaku. Taká úprava sa odstupňuje podľa veľkosti spôsobených účinkov.

Účtovanie environmentálnych nákladov, ktorého výsledkom je zvýšenie celkového príjmu manažéra infraštruktúry, je povolené len vtedy, ak sa také spoplatnenie uplatňuje na porovnateľnej úrovni v konkurenčných druhoch dopravy.

Pokiaľ neexistuje žiadna porovnateľná úroveň spoplatňovania environmentálnych nákladov v ostatných konkurenčných druhoch dopravy, nesmie taká úprava spôsobiť celkovú zmenu príjmov manažéra infraštruktúry. Ak bola taká porovnateľná úroveň spoplatňovania environmentálnych nákladov v železničnej doprave a konkurenčných druhoch dopravy zavedená a vedie k dodatočným príjmom, členský štát rozhodne o použití tohto príjmu.“

- 10 Článok 8 uvedenej smernice, nazvaný „Výnimky z princípov spoplatňovania“, vo svojich odsekoch 1 a 2 stanovuje:

„1. Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných princípov, zvýšiť poplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť najmä v medzinárodnej nákladnej železničnej doprave. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

Úroveň poplatkov však nesmie vylučovať používanie infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu zaplatiť aspoň náklady, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku železničnej dopravy navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniešť.

2. U špecifických budúcich investičných projektov alebo projektov dokončených najviac 15 rokov pred nadobudnutím platnosti tejto smernice môže manažér infraštruktúry stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch takých projektov, ktoré zvýšia výkonnosť a/alebo nákladovú efektívnosť a nemohli by sa inak realizovať alebo byť realizované. Také systémy spoplatnenia môžu zahŕňať dohody o delbe rizika spojeného s novými investíciami.“

11 Článok 9 ods. 5 tejto smernice uvádza:

„Podobné režimy zliav sa uplatnia pre podobné dopravné služby.“

12 Článok 12 smernice 2001/14 nazvaný „Rezervačné poplatky“ stanovuje:

„Manažéri infraštruktúry môžu vyberať primeraný poplatok za požadovanú kapacitu, ktorá sa nevyužíva. Takýto poplatok sa uplatní takým spôsobom, aby motivoval k efektívnemu využitiu kapacity.

Manažér infraštruktúry musí byť vždy schopný informovať ktorúkoľvek zainteresovanú stranu o kapacite infraštruktúry, ktorá bola pridelená užívateľským železničným podnikom.“

13 V kapitole IV smernice 2001/14 nazvanej „Všeobecné ustanovenia“ sa nachádza článok 30, ktorý je nazvaný „Regulačný orgán“ a ktorý uvádza:

„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, prideľovacom orgáne alebo na žiadateľovi. 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;
- b) kritérií obsiahnutých v nich;
- c) prideľovacieho procesu a jeho výsledku;
- 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*];

...

3. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali 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.

4. Regulačný orgán je oprávnený požadovať príslušné informácie od manažéra infraštruktúry, žiadateľov a od ktorejkoľvek tretej strany zainteresovanej v rámci dotknutého členského štátu, ktorí musia tieto informácie bez zbytočného odkladu poskytnúť.

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.

V prípade odvolania sa proti odmietnutiu žiadosti poskytnúť kapacitu infraštruktúry alebo proti podmienkam ponuky kapacity regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje žiadna zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo že sa vyžaduje zmena tohto rozhodnutia v súlade s pokynmi špecifikovanými regulačným orgánom.

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

- 14 Podľa prílohy I smernice 2001/14, na ktorú odkazuje článok 3 ods. 2 danej smernice, musia podmienky používania siete obsahovať okrem iných aj tieto informácie:

„...“

2. Časť o princípoch spoplatňovania a tarífach. Táto časť obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch, ktoré platia pre služby uvedené v prílohe II, zabezpečované len jedným poskytovateľom. Upresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne rozsahy, ktoré sa použijú na uplatňovanie článku 7 ods. 4 a 5 a článkov 8 a 9. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú.

...“

Nemecké právo

AEG

- 15 § 14 ods. 4 až 6 všeobecného zákona o železničiach (Eisenbahngesetz) z 27. decembra 1993 (BGBl. 1993 I, s. 2378) v znení účinnom v čase skutkových okolností vo veci samej stanovoval:

„4. Prevádzkovatelia železníc stanovia svoje poplatky v súlade s nariadením prijatým na základe § 26 ods. 1 bodov 6 a 7 tak, aby sa nahradili všetky náklady, ktoré vynakladajú na poskytovanie povinných plnení v zmysle odseku 1 prvej vety spolu s výnosom, ktorý možno dosiahnuť na trhu. V tomto kontexte môžu títo prevádzkovatelia stanoviť a vyberať zvýšené poplatky priamo spojené s prevádzkou železníc a môžu ich rozlišovať podľa toho, či ide o služby železničnej dopravy pre cestujúcich na diaľkových trasách, služby železničnej dopravy pre cestujúcich na krátkych trasách alebo služby dopravy tovaru, a to v závislosti od segmentu trhu v rámci každého z týchto druhov služieb, pričom schopnosť konkurencie, najmä v oblasti medzinárodnej železničnej dopravy sa musí zachovať. V prípade

uvedenom v druhej vete vyššie však spoplatňovanie nesmie prekročiť – pokiaľ ide o niektorý segment trhu – priamo vzniknuté náklady na železničnú dopravu, ku ktorým sa pridá výnos, ktorý možno dosiahnuť na trhu. podľa § 26 ods. 1 bodov 6 a 7:

- (1) Výnimky zo spôsobu výpočtu poplatku v závislosti od nákladov podľa prvej vety možno pripustiť, ak podmienka pokrytia nákladov je splnená inak, alebo
- (2) príslušný orgán dohľadu môže byť oprávnený všeobecným opatrením po porade so Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Spolkový úrad pre elektrickú energiu, plyn, telekomunikácie, pošty a železnice), regulačný orgán, oslobodiť všetkých prevádzkovateľov železníc od dodržiavania požiadaviek podľa prvej vety.

5. manažéri železničnej infraštruktúry stanovia svoj poplatok za prístup k zariadeniam, vrátane náležitých služieb takým spôsobom, aby zneužívajúcim spôsobom nezasahovali do konkurencieschopnosti podnikov, ktoré majú právo prístupu. O zásah zneužívajúcim spôsobom ide najmä vtedy, keď:

- (1) manažér požaduje poplatky, ktoré neprimerane presahujú náklady vynaložené na poskytovanie služieb uvedených v prvej vete, alebo
- (2) niektorí nositelia práva prístupu sú zvýhodnení v porovnaní s inými takými osobami bez toho, aby to bolo opodstatnené.

6. Podrobnosti o prístupe, predovšetkým v súvislosti so začiatkom a trvaním používania, ako aj poplatky, ktoré sa majú zaplatiť, a ostatné podmienky používania, sa dohodnú medzi nositeľom práva prístupu a manažermi železničnej infraštruktúry v súlade s nariadením citovaným v odseku 1.“

16 § 14b ods. 1 AEG v znení účinnom v čase skutkových okolností sporu v konaní vo veci samej stanovoval:

„Regulačný orgán je povinný dohliadať na rešpektovanie ustanovení právnej úpravy týkajúcich sa prístupu k železničnej infraštruktúre, najmä pokiaľ ide o:

- (1) stanovenie cestovného poriadku, predovšetkým pokiaľ ide o rozhodnutia týkajúce sa pridelovania vlakových trás v cestovnom poriadku, vrátane poskytovania povinných plnení;
- (2) iné rozhodnutia týkajúce sa pridelovania vlakových trás, vrátane poskytovania povinných plnení;
- (3) prístup k zariadeniam, vrátane náležitých služieb;
- (4) Podmienky používania, zásady spoplatňovania a výška poplatku.“

17 § 14c AEG v znení účinnom v čase skutkových okolností sporu v konaní vo veci samej stanovoval:

„1. Regulačný orgán môže pri výkone svojich úloh voči verejným podnikom, ktoré sú manažermi železničnej infraštruktúry, prijať opatrenia, aby skončil konštatované porušenia alebo aby predchádzal budúcim porušeniam predpisov v oblasti železníc o prístupe k železničnej infraštruktúre.

2. Nositelia práva prístupu, verejné podniky, ktoré sú manažermi železničnej infraštruktúry, a osoby konajúce v ich mene sú povinné umožniť regulačnému orgánu a jeho úradníkom riadne plniť si svoje úlohy tým, že im umožnia:

- (1) vstupovať do budov a prevádzok počas bežnej otváraciej doby a fungovania a

(2) nahliadať do účtovníctva, obchodných dokumentov, databáz a iných dokumentov a predložiť im ich na primeranom nosiči údajov.

3. Nositelia práva prístupu, verejné podniky, ktoré sú manažérmi železničnej infraštruktúry, a osoby konajúce v ich mene sa zaväzujú, s cieľom umožniť regulačného orgánu a jeho úradníkom riadne plniť si svoje úlohy:

(1) poskytnúť potrebné informácie;

(2) oznámiť potrebné skutočnosti;

(3) poskytnúť potrebnú pomoc.

O taký prípad ide najmä pri prebiehajúcich alebo skončených rokovaní o výške poplatkov za používanie infraštruktúry a iných poplatkov. Tieto osoby sú povinné poskytovať správne informácie a v dobrej viere. Osoby povinné oznámiť informácie môžu odmietnuť oznámiť také informácie, ktorých zverejnením by seba alebo osoby uvedené v § 383 ods. 1 bodoch 1 až 3 Občianskeho súdneho poriadku vystavili nebezpečenstvu trestného stíhania alebo konania z dôvodu správneho deliktu.

4. Regulačný orgán môže vykonať svoje rozhodnutie podľa tohto zákona v súlade s ustanoveniami upravujúcimi výkon správnych opatrení. Maximálna výška pokuty, ktorú môže uložiť, je 500 000 eur.“

18 § 14d AEG v znení účinnom v čase skutkových okolností sporu v konaní vo veci samej stanovoval:

„1. Verejné podniky, ktoré sú manažérmi železničnej infraštruktúry, oznámia regulačnému orgánu:

(1) plánované rozhodnutie o týkajúce sa pridelovania vlakových trás v cestovnom poriadku, vrátane povinných služieb, ak sa žiadosti majú zamietnuť;

(2) plánované rozhodnutie o týkajúce sa pridelovania vlakových trás, vrátane povinných služieb, nad mieru vypracovania cestovného poriadku, ak sa žiadosti majú zamietnuť;

(3) plánované rozhodnutie týkajúce sa prístupu k zariadeniam vrátane súvisiacich služieb, ak sa žiadosti majú zamietnuť;

(4) plánované rozhodnutie týkajúce sa uzavretia rámcovej zmluvy;

(5) plánované rozhodnutie požiadať nositeľa práva prístupu, aby navrhol vyšší poplatok, než poplatok, ktorý sa má uplatňovať, na základe podmienok používania železničnej siete;

(6) plánované ponechanie alebo plánovanú zmenu podmienok používania železničnej siete alebo podmienok používania zariadení, vrátane zásad poplatňovania a výšky poplatku.

Plánované rozhodnutia podľa bodov 1 až 5 prvej vety sa musia odôvodniť. Prevádzkovatelia železníc musia navyše preukázať, že ich poplatňovanie je v súlade s ustanoveniami § 14 ods. 4“

19 § 14e ods. 1 AEG v znení účinnom v čase skutkových okolností sporu v konaní vo veci samej stanovoval:

„1. Po doručení oznámenia v zmysle § 14d môže regulačný orgán namietat proti...:

(1) plánovanému rozhodnutiu podľa § 14d prvej vety bodov 1, 3 a 5 v lehote 10 pracovných dní,

(2) plánovanému rozhodnutiu podľa § 14d prvej vety bodu 2 v lehote jedného pracovného dňa,

- (3) plánovanému rozhodnutiu podľa § 14d prvej vety bodu 4 v lehote štyroch týždňov,
- (4) plánovanému zachovaniu alebo zmene podľa § 14d prvej vety bodu 6 v lehote štyroch týždňov,
ak plánované rozhodnutia porušujú ustanovenia právnej úpravy v oblasti železníc týkajúcej sa prístupu k železničnej infraštruktúre.

2. Pred uplynutím stanovenej lehoty:

- (1) stanoveným v odseku 1 bodoch 1 až 3 nemožno plánované rozhodnutie účinne oznámiť nositeľom práva prístupu;
- (2) stanoveným v odseku 1 bode 4, nemôžu podmienky používania železničnej siete alebo podmienky používania zariadení, ako ani zásady spoplatňovania a výšky poplatku nadobudnúť účinnosť.

3. Ak regulačný orgán využije svoje právo podať námietky:

- (1) v prípade uvedenom v odseku 1 bodoch 1 až 3 sa musí prijať rozhodnutie v súlade s pokynmi regulačného orgánu;
- (2) v prípade uvedenom v odseku 1 bode 4 to bráni nadobudnutiu účinnosti podmienok používania železničnej siete alebo zariadení, vrátane zásad spoplatňovania a výšky poplatkov.

4. Regulačný orgán môže úplne alebo čiastočne upustiť od oznámenia stanoveného v § 14d. Toto upustenie od oznámenia sa môže obmedzovať na niektoré verejné podniky, ktoré sú manažérmi železničnej infraštruktúry. O taký prípad ide najmä vtedy, ak by to mohlo spôsobiť skreslenie hospodárskej súťaže.“

20 § 14f AEG stanovuje:

„1. regulačný orgán môže vykonať kontrolu *ex offo*:

- (1) podmienok používania železničnej siete a podmienok používania zariadení,
- (2) zmluvných ustanovení týkajúcich sa výšky alebo štruktúry poplatkov za používanie a iných poplatkov podnikov, ktoré sú manažérmi železničnej infraštruktúry.

Regulačný orgán môže s účinkami *ex nunc*,

- (1) zaviazat podniky, ktoré sú manažérmi železničnej infraštruktúry, aby zmenili podľa jeho pokynov podmienky uvedené v prvej vete bode 1 alebo pravidlá spoplatňovania uvedené v prvej vete bode 2, alebo
- (2) zrušiť podmienky uvedené v prvej vete bode 1 alebo pravidlá spoplatňovania uvedené v prvej vete bode 2,

ak tieto podmienky porušujú ustanovenia právnej úpravy v oblasti železníc týkajúcej sa prístupu k železničnej infraštruktúre.

2. Ak nedôjde k uzatvoreniu zmluvy o prístupe podľa § 14 ods. 6 alebo rámcovej zmluvy podľa § 14a, rozhodnutia prevádzkovateľa železničnej infraštruktúry môžu byť preskúmané regulačným orgánom na základe návrhu alebo *ex offo*. Oprávneným na podanie návrhu v tejto súvislosti je nositeľ práva

prístupu, ktorého právo prístupu k železničnej infraštruktúre bolo porušené. Návrhy musia byť predložené v lehote, v akej možno akceptovať návrh na uzavretie dohody v súlade s prvou vetou. Kontrola sa môže týkať najmä:

- (1) podmienok používania železničnej siete a podmienok používania zariadení,
- (2) pridelovacieho procesu a jeho výsledkov;
- (3) výšky a štruktúry poplatkov za používanie a iných poplatkov.

Regulačný orgán vyzve účastníkov konania, aby v primeranej lehote predložili všetky užitočné informácie, ktorá nemôže presahovať dva týždne. Po uplynutí tejto lehoty sa regulačný orgán vyjadrí v lehote dvoch mesiacov.

3. Ak v prípade podľa odseku 2 rozhodnutie prevádzkovateľa železničnej infraštruktúry porušuje právo žiadateľa na prístup k železničnej infraštruktúre,

- (1) regulačný orgán zaviazne prevádzkovateľa železničnej infraštruktúry zmeniť rozhodnutie alebo
- (2) sám regulačný orgán stanoví zmluvné podmienky, rozhodne o platnosti zmluvy a vyhlási za neúčinné tie zmluvy, ktoré im odporujú.“

EIBV

- 21 § 4 Eisenbahninfrasturktur-Benutzungsverordnung (nariadenie o používaní železničnej infraštruktúry z 3. júna 2005, BGBl. 2005 I, s. 1566), v znení z 3. júna 2009 (BGBl. 2009 I, s. 1235), (ďalej len „EIBV“) stanovuje:

„1. Prevádzkovateľ železničnej siete je povinný stanoviť podmienky používania (podmienok používania železničnej siete), ktoré sa uplatňujú na poskytnutie služieb uvedených v prílohe 1 bode 1, a:

- (1) uverejniť ich v úradnom vestníku alebo
- (2) zverejniť ich na internete a uverejniť v úradnom vestníku adresu, na ktorej ich možno nájsť.

Na žiadosť osôb s povolením prístupu im na ich náklady manažér železničnej siete oznámi podmienky používania železničnej siete.

2. Podmienky používania železničnej siete musia obsahovať minimálne údaje uvedené v prílohe 2 a v iných ustanoveniach tohto nariadenia, ako aj všeobecné podmienky používania vlakových trás. Cenník nie je súčasťou podmienok používania železničnej siete.

...

5. Podmienky používania železničnej siete sa musia zverejniť minimálne 4 mesiace pred uplynutím lehoty stanovenej v § 8 ods. 1 bode 2 na predkladanie žiadostí o pridelovanie vlakových trás v cestovnom poriadku. Podmienky používania železničnej siete nadobudnú účinnosť uplynutím lehoty stanovenej v § 8 ods. 1 bode 2 na predkladanie návrhov.

6. Podmienky používania železničnej siete sa uplatňujú rovnako na všetkých žiadateľov. Sú záväzné pre všetky zainteresované osoby a bez toho, aby boli dotknuté všeobecné podmienky, ktoré sú v nich uvedené. ...“

22 § 21 EIBV stanovuje:

„1. Prevádzkovateľ železničnej siete musí stanoviť svoje poplatky za povinné plnenia tak, aby zavedením režimu zvyšovania výkonnosti podnecovali železničné podniky a prevádzkovateľov železničnej siete k znižovaniu poruchovosti a zvyšovaniu výkonnosti železničnej siete. Zásady spoplatňovania v závislosti od výkonov sa uplatňujú na celú železničnú sieť prevádzkovateľa železničnej siete.

2. Poplatok za infraštruktúru môže zahŕňať poplatok zohľadňujúci náklady dopadu na životné prostredie za využívanie železníc, a v tejto súvislosti treba stanoviť rozlišovanie v závislosti od účinkov na životné prostredie. V dôsledku tohto nemôže dôjsť k zmene celkového príjmu prevádzkovateľa železničnej siete.

3. Poplatok za používanie môže zahŕňať poplatok, ktorý odráža nedostatok kapacity určitého úseku infraštruktúry počas obdobia preťaženia.

4. Ak služba dopravy spôsobí dodatočné náklady vzhľadom na iné dopravné služby, tieto náklady možno zohľadniť len s ohľadom na dopravnú službu.

5. S cieľom predísť veľkým a neproporcionálnym zmenám, poplatky uvedené v odsekoch 2 a 4 a poplatky za povinné služby sa môžu rozťahovať na primerané obdobia.

6. Pokiaľ toto nariadenie nestanovuje inak, poplatky sa účtujú rovnako každému nositeľovi práva prístupu. Poplatky sa musia znížiť, ak železničné siete, výhybkové a bezpečnostné systémy, alebo zariadenia prínáležiace k napájaniu káblom niektorých úsekov nie sú v stave, ktorý by bol v súlade so zmluvnými ustanoveniami.

7. Poplatky vyberané prevádzkovateľom železničnej siete sa musia uverejniť alebo oznámiť v súlade s § 4 ods. 1 jeden mesiac pred začatím plynutia lehoty stanovenej v § 8 ods. 1 bode 2. Uplatňujú sa počas celého nového obdobia platnosti cestovného poriadku.“

BGB

23 § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (Občiansky zákonník) (ďalej len „BGB“) s názvom „Určenie výšky plnenia zmluvnou stranou“, vo svojich odsekoch 1 a 3 stanovuje:

„1. Ak má byť výška plnenia určená niektorou zmluvnou stranou, v prípade pochybnosti sa predpokladá, že ju táto strana určí na základe spravodlivého uváženia.

...

3. Ak sa má výška plnenia určiť na základe spravodlivého uváženia, vykonané určenie je pre druhú stranu záväzné, len ak je v súlade so spravodlivým zaobchádzaním. Ak nie je v súlade so spravodlivým zaobchádzaním, výška plnenia sa určí rozsudkom...”

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

24 CTL Logistics je súkromný podnik železničnej dopravy, ktorý používa železničnú infraštruktúru spravovanú spoločnosťou DB Netz, ktorá je licencovaným verejnoprávnym podnikom.

- 25 DB Netz ponúka používanie vlastnej železničnej infraštruktúry svojim zákazníkom za odplatu na základe zmlúv o „používaní infraštruktúry“. Tieto zmluvy sú typové zmluvy, ktorými sa spravujú zásady zmluvného vzťahu, ktorý vzniká medzi podnikmi železničnej dopravy a spoločnosťou DB Netz, a predstavujú základ pre individuálne zmluvy o používaní infraštruktúry, ktoré sa uzatvárajú na používania vlakových trás. Ustanovenia týchto typových zmlúv sú obsiahnuté v každej individuálnej zmluve.
- 26 Podľa týchto zmlúv o používaní infraštruktúry podlieha používanie železničnej siete DB Netz zaplateniu spoločnosťou CTL Logistics ceny za vlakové trasy, vypočítanej na základe platnej tarify. Táto tarifa, ktorá sa nazýva „cenník vlakových trás“ (ďalej len „CVT“), určuje DB Netz dopredu na určité obdobie, bez spolupráce s podnikmi železničnej dopravy.
- 27 Medzi účastníkmi konania vo veci samej vznikol spor, ktorý sa týka určitých poplatkov za zrušenie a zmenu, ktoré DB Netz jednostranne zahrнула do CVT a ktoré sa uplatnia, keď si CTL Logistics želá vykonať zmenu alebo zrušenie objednanej vlakovej trasy. Od roku 2004 do roku 2011 CTL Logistics vyplatila sumy, ktoré bola povinná zaplatiť podľa CVT, no rozhodla sa požiadať o ich vrátenie.
- 28 Bez toho, aby sa CTL Logistics obrátila na tieto účely na regulačný orgán, podala žalobu na Landgericht Berlin (Krajinský súd Berlín, Nemecko).
- 29 Podľa názoru tejto spoločnosti predmetné poplatky za zrušenie a zmenu totiž boli neplatne jednostranne stanovené spoločnosťou DB Netz. V súlade s § 315 BGB je podľa tejto spoločnosti stanovenie týchto poplatkov zo strany DB Netz neplatné a prináleží vnútroštátnemu súdu, aby stanovil poplatok, ktorého výška sa posúdi na základe spravodlivého uváženia. Suma prekračujúca takto stanovené poplatky bola zaplatená bez právneho dôvodu a má sa vrátiť.
- 30 Vnútroštátny súd potvrdil, že podľa judikatúry nemeckých odvolacích súdov a Bundesgerichtshofu (Spolkový súdny dvor, Nemecko) sú občianskoprávne súdy skutočne oprávnené, vo veciach ako vo veci samej, preskúmať odvolateľkyn CVT z hľadiska jeho primeranosti a prípadne môžu vydať svoje vlastné rozhodnutia tým, že vykonajú vlastné posúdenia na základe spravodlivého uváženia. Podľa tejto judikatúry AEG ani EIBV údajne nebránia tomu, aby sa vykonalo preskúmanie z hľadiska občianskeho práva založené na § 315 BGB, keďže pri určovaní poplatku za používanie železničnej infraštruktúry existuje, napriek kontrole zo strany regulačných orgánov, určitý rozhodovací priestor zodpovedajúci autonómii súkromných subjektov.
- 31 Navyše v súlade s uvedenou judikatúrou je z procesných dôvodov nevyhnutné uplatňovať súčasne § 315 BGB a nemeckú právnu úpravu v oblasti železničnej dopravy. Žaloba podaná podľa § 315 BGB vedie nutne k preskúmaniu výšky poplatkov stanovených manažérom železničnej infraštruktúry a prípadne k jej maximálnemu zníženiu, ktorá vyplýva z posúdenia založenom na spravodlivom zaobchádzaní, a to s účinkami *ex tunc*.
- 32 Naproti tomu sa vnútroštátny súd domnieva, že preskúmanie založené na spravodlivom zaobchádzaní vykonané podľa § 315 BGB a súčasné uplatnenie ustanovení smernice 2001/14 nie je prípustné. Podľa tohto súdu uplatnenie tohto § 315 predpokladá *de facto* také fungovanie právnej úpravy, ktoré nie je zlučiteľná so zásadou odvolania sa na jediný regulačný orgán podľa článku 30 ods. 1 prvej vety danej smernice, a ktoré dostatočne nezohľadňuje zásady stanovené touto smernicou v oblasti výpočtu poplatkov za používanie infraštruktúry.
- 33 Za týchto podmienok Landgericht Berlin (Krajinský súd Berlín) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Má sa úprava práva Únie, predovšetkým článok 30 ods. 1 prvá veta, článok 30 ods. 2 a 3, článok 30 ods. 5 prvý pododsek a článok 30 ods. 6 smernice [2001/14] vykladať tak, že vrátenie poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry, ktoré boli medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom

dohodnuté alebo určené v rámcovej zmluve, je vylúčené, ak nie je uplatnené v predpísanom konaní pred národným regulačným orgánom, a v rámci príslušných súdnych konaní, ktorými sa preskúmali tieto rozhodnutia regulačného orgánu?

2. Majú sa ustanovenia práva Únie, predovšetkým článok 30 ods. 1 prvá veta, článok 30 ods. 2 a 3, článok 30 ods. 5 prvý pododsek a článok 30 ods. 6 smernice [2001/14] vykladať tak, že žiadať vrátenie poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry, ktoré boli medzi manažérom infraštruktúry a žiadateľom dohodnuté alebo určené v rámcovej zmluve, je vylúčené, pokiaľ sa poplatkami za používanie železničnej infraštruktúry predtým nezaoberal národný regulačný orgán?
3. Je preskúmanie primeranosti poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry v občianskoprávnom konaní na základe vnútroštátnej občianskoprávnej úpravy, ktorá pri jednostrannom určení poplatkov jednou zo strán umožňuje súdu tieto poplatky preskúmať z hľadiska ich primeranosti a prípadne rozhodnúť o ich výške vlastným rozhodnutím na základe spravodlivého uváženia, zlučiteľné s požiadavkami práva Únie, ktoré zavádzajú manažéra infraštruktúry dodržiavať všeobecné kritériá na určovanie poplatkov, akými sú povinnosť náhrady nákladov (článok 6 ods. 1 smernice [2001/14]) alebo zohľadnenie kritérií únosnosti trhu (článok 8 ods. 1 smernice [2001/14])?
4. V prípade kladnej odpovede na tretiu prejudiciálnu otázku, musia občianskoprávne súdy v rámci svojej voľnej úvahy dodržiavať kritériá smernice [2001/14] na určenie poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry, a ak áno, ktoré?
5. Je preskúmanie primeranosti poplatkov v občianskoprávnom konaní na základe vnútroštátnej právnej úpravy, uvedenej v tretej prejudiciálnej otázke, zlučiteľné s európskym právom v rozsahu, v akom občianskoprávne súdy, odchyľne od všeobecných zásad spoplatňovania a výšky poplatkov manažéra železníc, určia poplatky, bez ohľadu na to, že manažér železníc je zaviazaný právom Únie na nediskriminačné zaobchádzanie so všetkými osobami s právom prístupu k infraštruktúre (článok 4 ods. 5 smernice [2001/14])?
6. Je preskúmanie primeranosti poplatkov manažéra infraštruktúry v občianskoprávnom konaní zlučiteľné s právom Únie, ak právo Únie vychádza z právomoci regulačného orgánu rozhodovať v prípade rozdielných názorov manažéra infraštruktúry a osoby s právom prístupu na poplatky za používanie železničnej infraštruktúry alebo na výšku alebo štruktúru týchto poplatkov, ktoré má alebo by mala osoba s právom prístupu zaplatiť (článok 30 ods. 5 tretí pododsek smernice [2001/14]), a regulačný orgán by vzhľadom na potenciálne veľký počet sporov pred rozličnými občianskoprávnymi súdmi už viac nemohol zabezpečiť jednotné uplatňovanie práva regulujúceho oblasť železničnej dopravy (článok 30 ods. 3 smernice [2001/14])?
7. Je zlučiteľné s právom Únie, predovšetkým s článkom 4 ods. 1 smernice [2001/14], ak vnútroštátne predpisy vyžadujú, aby zúčtovanie všetkých poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry manažérmi infraštruktúry bolo založené výlučne na priamych nákladoch?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej, druhej, piatej a šiestej otázke

- ³⁴ Prvou, druhou, piatou a šiestou prejudiciálnou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa ustanovenia smernice 2001/14, najmä článok 4 ods. 5 a článok 30 ods. 1, 3, 5 a 6 tejto smernice, majú vykladať v tom zmysle, že bránia uplatňovaniu vnútroštátnej právnej úpravy, ako je tá vo veci samej, ktorá stanovuje preskúmanie primeranosti

poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry všeobecnými súdmi v každom jednotlivom prípade, ako aj prípadnú možnosť zmeniť výšku týchto poplatkov bez ohľadu na dohľad, ktorý vykonáva regulačný orgán v súlade s článkom 30 tejto smernice.

- 35 S cieľom odpovedať na túto otázku treba na úvod pripomenúť ciele sledované smernicou 2001/14, ako aj zásady, ako aj hmotnoprávne a formálne požiadavky stanovené touto smernicou v oblasti poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry.

Ciele sledované smernicou 2001/14

- 36 Medzi cieľmi sledovanými smernicou 2001/14 sa v prvom rade nachádza ten, ktorý spočíva v zabezpečení nediskriminačného prístupu k infraštruktúre, ako bol uvedený najmä v odôvodneniach 5 a 11 tejto smernice (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. februára 2013, Komisia/Maďarsko, C-473/10, EU:C:2013:113, bod 47, a z 18. apríla 2013, Komisia/Francúzsko, C-625/10, EU:C:2013:243, bod 49).
- 37 Smernica 2001/14 navyše sleduje cieľ zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž. Odôvodnenie 16 tejto smernice v tejto súvislosti stanovuje, že režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.
- 38 Režim spoplatňovania zavedený smernicou 2001/14, ktorý slúži ako nástroj riadenia, sleduje ešte ďalší cieľ, t. j. nezávislosť manažéra infraštruktúry (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, bod 44, a z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 82).
- 39 Okrem toho z odôvodnenia 12 uvedenej smernice vyplýva, že na dosiahnutie cieľa spočívajúceho v zabezpečení čo najefektívnejšieho využitia železničnej infraštruktúry by uvedené režimy mali stimulovať manažérov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry v rámci stanovenom členskými štátmi (pozri v tomto zmysle rozsudok z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 82).
- 40 Na dosiahnutie tohto cieľa je podľa odôvodnenia 20 smernice 2001/14 žiaduce ponechať manažérom infraštruktúry určitý rozhodovací priestor (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, bod 44, a z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 82).
- 41 Odôvodnenie 34 tejto smernice tiež stanovuje, že sú žiaduce investície na železničnú infraštruktúru a režimy spoplatňovania infraštruktúry by mali motivovať manažéra infraštruktúry k tomu, aby realizoval primerané investície tam, kde sú ekonomicky výhodné. Manažéri infraštruktúry však nebudú motivovaní k tomu, aby investovali do infraštruktúry, ak nedisponujú určitým rozhodovacím priestorom v rámci režimu spoplatňovania (rozsudok z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, bod 45).
- 42 Napokon, keďže železničná infraštruktúra predstavuje monopol, z odôvodnenia 40 uvedenej smernice vyplýva, že z toho dôvodu je potrebné motivovať manažéra infraštruktúry k znižovaniu nákladov a k efektívnemu riadeniu svojej infraštruktúry.
- 43 Také efektívne riadenie, ako aj spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si podľa odôvodnenia 46 uvedenej smernice vyžadujú zriadenie regulačného orgánu, ktorý dozerá na uplatňovanie platných relevantných predpisov Únie a pôsobí ako odvolací orgán, bez ohľadu na možnosť súdneho preskúmania.

Základné zásady stanovené v smernici 2001/14

- 44 Ako vyplýva z článku 1 ods. 1 druhého pododseku smernice 2001/14, s cieľom umožniť manažérovi infraštruktúry obchodovanie a optimálne a efektívne využívanie infraštruktúry, členské štáty zabezpečia, aby sa režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity železničnej infraštruktúry spravovali princípmi stanovenými v tejto smernici.
- 45 V tejto súvislosti keďže predbežnou podmienkou pre nastolenie spravodlivej hospodárskej súťaže v odvetví poskytovania železničných služieb je rovnosť zaobchádzania so železničnými podnikmi, manažér infraštruktúry musí v súlade s článkom 4 ods. 5 uvedenej smernice zabezpečiť, aby používanie režimov spoplatňovania viedlo k rovnocenným a nediskriminačným poplatkom pre rôzne železničné podniky, ktoré zabezpečujú služby rovnakého charakteru na podobnej časti trhu, a aby poplatky, ktoré sú skutočne uplatňované, boli v súlade s pravidlami stanovenými v podmienkach používania železničnej siete.
- 46 Treba pripomenúť že týmto ustanovením sa vykonáva zásada stanovená v odôvodnení 11 uvedenej smernice, podľa ktorého režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity majú umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup pre všetky podniky a mali by riadne a nediskriminačne čo možno najviac splniť potreby všetkých užívateľov a typov prepravy.
- 47 Táto zásada, ktorá vyplýva z odôvodnenia 11 a článku 9 ods. 5 smernice 2001/14 a ktorá stanovuje, že podobné režimy zliav sa uplatnia pre podobné dopravné služby, predstavuje v dôsledku toho hlavné kritérium stanovenia poplatku za používanie infraštruktúry a jeho vyberanie.
- 48 S cieľom zaručiť takto sledovaný cieľ a v záujme transparentnosti stanovuje článok 3 smernice 2001/14, ktorým sa preberá obsah odôvodnenia 5 tejto smernice povinnosť manažérovi infraštruktúry vypracovať a zverejniť podmienky používania siete, v ktorých sa v súlade s prílohou I smernice 2001/14 uvedú najmä princípy spoplatňovania a tarify.
- 49 Rovnako tak v súvislosti so stanovením poplatku za používanie infraštruktúry a jeho vyberaním článok 4 ods. 1 druhý pododsek smernice 2001/14 uvádza, že stanovenie poplatku za používanie infraštruktúry a jeho vyberanie vykonávajú manažéri infraštruktúry, ktorí sú povinní dohliadať na uplatňovanie jednotných zásad, ako upravuje najmä článok 4 ods. 4 a 5 uvedenej smernice (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 84, a z 3. októbra 2013, Komisia/Taliansko, C-369/11, EU:C:2013:636, bod 41).
- 50 Z tohto dôvodu manažéri infraštruktúry, ktorí sú povinní stanovovať poplatky a vyberať ich nediskriminačným spôsobom, musia nielen uplatňovať podmienky použitia železničnej siete rovnakým spôsobom pre všetkých používateľov tejto siete, ale tiež dbať o to, aby skutočne vybrané poplatky zodpovedali týmto podmienkam.
- 51 Zásada zákazu diskriminácie stanovená v smernici 2001/14, o ktorú ide v tomto prípade, nevyhnutne súvisí s mierou voľnej úvahy, ktorú táto smernica priznáva na stanovenie a výber poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry. Okrem miery voľnej úvahy, ktorá je členským štátom priznaná na prebratie a uplatňovanie ustanovení článku 7 a nasl. smernice 2001/14, článok 4 ods. 1 druhý pododsek uvedenej smernice v tejto súvislosti stanovuje, že výpočet poplatku prináleží manažérovi infraštruktúry, ktorému sa v dôsledku toho priznáva určitá vlastná miera voľnej úvahy.
- 52 V tejto súvislosti z článku 12 smernice 2001/14 vyplýva, že v prípade, že uvedený manažér, ktorý nie je povinný vyberať poplatky za zrušenie, sa rozhodne tieto poplatky vyberať, cieľom týchto poplatkov je motivovať k efektívnemu využitiu kapacity, pod podmienkou, že sú primerané a stanovené v súlade so zásadou uvedenou v článku 1 ods. 1 druhom pododseku uvedenej smernice.

- 53 Odôvodnenie 7 smernice 2001/14 znie v rovnakom zmysle, pričom stanovuje, že podpora optimálneho využívania železničnej infraštruktúry bude viesť k zníženiu nákladov spoločnosti na dopravu.
- 54 Napokon treba uviesť, že podľa odôvodnenia 35 tejto smernice režim spoplatňovania vysiela hospodárske signály užívateľom a že je potrebné, aby tieto signály boli koherentné a podnecovali používateľov k tomu, aby prijímali racionálne rozhodnutia. Z uvedeného vyplýva, že toto nabádanie môže mať očakávaný účinok len vtedy, keď manažér infraštruktúry má skutočne možnosť prispôbiť svoje obchodné správanie podmienkam trhu. V dôsledku toho smernica 2001/14 priznáva určitú mieru voľnej úvahy manažérovi infraštruktúry, aby mohol dosiahnuť ciele sledované touto smernicou. Zohľadnenie týchto cieľov sa premietne do jednotného stanovenia a kontroly všetkých druhov poplatkov, najmä poplatkov vybraných z dôvodu požadovanej, ale nevyužitej kapacity.

Procesné zásady stanovené v smernici 2001/14

- 55 Pokiaľ ide o regulačný orgán, odôvodnenie 46 smernice 2001/14 stanovuje, 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.
- 56 Z tohto dôvodu sú členské štáty v súlade s článkom 30 ods. 1 tejto smernice povinné zriadiť taký orgán, na ktorý sa môže obrátiť podľa článku 30 ods. 2 uvedenej smernice žiadateľ, ak sa domnieva, že „že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo iným spôsobom poškodený“. Žaloba podaná v tejto súvislosti sa v zmysle toho ustanovenia vzťahuje na rozhodnutia manažéra infraštruktúry týkajúce sa režimu spoplatňovania alebo štruktúry poplatkov za používanie infraštruktúry, ktoré je žiadateľ povinný alebo môže byť povinný zaplatiť, pričom regulačný orgán je podľa článku 30 ods. 5 smernice 2001/14 povinný rozhodnúť o každej sťažnosti a musí prijať nápravné opatrenia najneskôr do dvoch mesiacov.
- 57 Z toho vyplýva, že okrem posúdenia poplatkov uplatniteľných v určitom konkrétnom prípade je tento orgán povinný dohliadať na to, aby všetky poplatky, z dôvodu, že predstavujú režim spoplatňovania, boli v súlade s ustanoveniami danej smernice.
- 58 Centralizovaný dohľad vykonávaný regulačným orgánom, ktorý dbá o to, aby poplatky nemali diskriminačnú povahu, zodpovedá v dôsledku toho zásade, podľa ktorej poplatky stanovuje centrálny manažér infraštruktúry v súlade so zásadou zákazu diskriminácie.
- 59 Práve s ohľadom na túto perspektívu sa uplatňujú ustanovenia týkajúce sa účinkov rozhodnutí prijatých regulačným orgánom, ako aj rozsahu kontrol, ktoré tento orgán vykonáva.
- 60 V tomto zmysle podľa článku 30 ods. 3 prvej vety smernice 2001/14 regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky kapitoly II tejto smernice a aby boli nediskriminačné. Okrem toho článok 30 ods. 3 druhá veta uvedenej smernice stanovuje, že rokovanie medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťa len vtedy, keď sa uskutočňuje pod dohľadom regulačného orgánu, ktorý ihneď zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto smernice.
- 61 V súlade s článkom 30 ods. 5 druhým pododsekom smernice 2001/14 sú rozhodnutia prijaté regulačným orgánom záväzné pre všetky strany, takže uvedené rozhodnutia majú účinok *erga omnes*.
- 62 V súlade s článkom 30 ods. 6 smernice 2001/14 sa musí zaviesť možnosť súdneho preskúmania týchto rozhodnutí.

- 63 Na prvú, druhú, piatu a šiestu otázku, ktoré položil vnútroštátny súd, tak ako ich preformuloval Súdny dvor v bode 34 tohto rozsudku, treba odpovedať so zreteľom na tieto zásady.

Ustanovenia § 315 BGB, ako ich vykladá vnútroštátny súd

- 64 Pokiaľ ide o § 315 BGB, z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že toto ustanovenie nemeckého občianskeho práva stanovuje, že pokiaľ právne predpisy alebo zmluvné ustanovenie priznávajú niektorej strane – akou je manažér infraštruktúry – právo jednostranne určiť zmluvné plnenie druhej zmluvnej strany, toto právo sa musí v prípade pochybnosti vykonať v súlade so spravodlivým zaobchádzaním. Dodržiavanie spravodlivého zaobchádzania môžu preskúmať občianske súdy, ktoré keď konštatujú neprimeranosť určeného plnenia, nahradia toto určenie svojím súdnym rozhodnutím prijatým na základe vlastného uváženia. Cieľom § 315 BGB je teda náprava v osobitných prípadoch nadmernosti alebo neproporcionálnosti plnenia vzhľadom na predmet zmluvy.
- 65 Vnútroštátny súd navyše konštatoval, že podľa judikatúry nemeckých občianskych súdov, keďže ustanovenia zmlúv o používaní infraštruktúry DB Netz odkazujúce na režimy spoplatňovania trás stanovujú, jednak právo určiť plnenie, ktoré má zmluvný základ, a jednak že zákonná povinnosť vydať cenník predstavuje vyjadrenie práva na stanovenie plnenia zákonnej povahy. Tieto súdy na základe toho dospeli k záveru, že boli oprávnené preskúmať poplatky v súlade s § 315 ods. 3 BGB a prípadne prijať svoje vlastné rozhodnutia na základe spravodlivého uváženia.
- 66 Podľa vnútroštátneho súdu nemecké súdy vykladajú nemeckú právnu úpravu v oblasti železničnej dopravy, t. j. ustanovenia AEG a EIBV, ktorá preberá smernicu 2001/14 v tom zmysle, že nebráni tomu, aby bola predmetom preskúmania z pohľadu občianskeho práva založeného na § 315 BGB. Také preskúmanie nemožno vylúčiť, pretože podľa zásady autonómneho postavenia prináleží manažérovi infraštruktúry určitý rozhodovací priestor pri určovaní poplatkov za používanie zariadení železničnej infraštruktúry, napriek kontrole vykonávanej zo strany regulačného orgánu.
- 67 V súlade s touto judikatúrou sú procesné dôvody tiež odôvodnením súčasného uplatnenia § 315 BGB a nemeckej právnej úpravy v oblasti železničnej dopravy. Podnik železničnej dopravy môže podať podľa toho paragrafu bez ďalších požiadaviek žalobu o určenie poplatku súdom v primeranej výške. Taká žaloba vedie nutne ku kontrole výšky poplatkov stanovených manažérom železničnej infraštruktúry a prípadne k zníženiu týchto poplatkov na základe spravodlivého posúdenia, a to s účinkami *ex tunc*, zatiaľ čo taký účinok by bol neistý, pokiaľ ide o rozhodnutia prijaté regulačným orgánom.
- 68 Napokon podľa uvedenej judikatúry § 315 BGB možno uplatniť aj vtedy, ak poplatky sú stanovené vo forme univerzálnej tarify, keďže právny vzťah, ktorý vznikol medzi manažérom železničnej infraštruktúry a podnikom železničnej dopravy sa z pohľadu občianskeho práva spravuje § 14 ods. 6, AEG.

Odpoveď Súdneho dvora

- 69 Na úvod treba pripomenúť, že zo spisu predloženému Súdnemu dvoru vyplýva, že preskúmanie založené na spravodlivom zaobchádzaní, ktoré vykonávajú vnútroštátne občianskoprávne súdy v súlade s § 315 ods. 1 BGB, predstavuje všeobecný nástroj občianskeho práva, presnejšie zmluvného práva, ktorý nemá konkrétnu súvislosť s kontrolou poplatkov vyberaným manažérom infraštruktúry stanoveným smernicou 2001/14. Toto ustanovenie teda umožňuje nastoliť spravodlivý vzťah v každom jednotlivom prípade.
- 70 Po prvé treba konštatovať, že posúdenie založené na spravodlivom zaobchádzaní v každom jednotlivom prípade je v rozpore so zásadou zákazu diskriminácie zakotvenou v článku 4 a 5 a v odôvodnení 11 smernice 2001/14, ako bolo uvedené v bodoch 45 až 54 tohto rozsudku.

- 71 V tejto súvislosti zo spisu vyplýva, že judikatúra nemeckých občianskoprávných súdov vychádza zo zásady, že §315 BGB má „samostatnú pôsobnosť“, ktorá je paralelná s pôsobnosťou právnej úpravy v oblasti železničnej dopravy, a že v dôsledku toho treba preskúmať, či v rámci rozhodovacieho priestoru, ktorý je manažérovi infraštruktúry priznaný vnútroštátnou právnou úpravou v oblasti určovania taríf, tento manažér zobral tiež dostatočne do úvahy záujmy železničného dopravného podniku, ktorý je žalobcom, ktoré idú nad rámec dodržiavania nediskriminačnej povahy podmienok prístup do siete.
- 72 V tejto súvislosti stačí konštatovať, že táto judikatúra vedie k uplatneniu hmotnoprávných kritérií posúdenia vzťahujúce sa na rovnocennosť medzi plneniami, ktoré nie sú upravené v relevantných ustanoveniach smernice 2001/14.
- 73 Tieto kritériá, ktoré sú uplatňované v rámci preskúmania založenom na spravodlivom zaobchádzaní, vykonanom občianskoprávnym súdom v súlade s § 315 BGB, ohrozujú teda dosiahnutie cieľov sledovaných smernicou 2001/14, pretože neexistujú jednotné kritériá uznané uvedenou judikatúrou, a uvedené kritériá sa uplatňujú v každom jednotlivom prípade s ohľadom na predmet zmluvy a záujmy strán sporu.
- 74 Tým, že uplatňovanie § 315 BGB stojí výlučne na ekonomickej racionálnosti individuálnej zmluvy, nerešpektuje skutočnosť, že stanovenie poplatkov len na jednotných kritériách môže zaručiť, že politika v oblasti poplatkov sa bude uplatňovať rovnako na všetky železničné podniky.
- 75 Posúdenie spravodlivého zaobchádzania vykonané podľa § 315 BGB v rámci zmluvy a právna úprava v oblasti železničnej dopravy, ako vyplýva zo smernice 2001/14, vychádzajú z rozdielnych úvah, ktoré v prípade uplatnenia na jednu a tú istú zmluvu môžu viesť k protichodným výsledkom.
- 76 Uplatňovanie nemeckými súdmi zásady spravodlivosti je preto v rozpore so zásadami stanovenými v smernici 2001/14, najmä so zásadou rovnosti zaobchádzania s podnikmi železničnej dopravy.
- 77 Po druhé treba pripomenúť, že podľa článku 4 ods. 1 smernice 2001/14 majú členské štáty povinnosť zriadiť spoplatňovací rámec. V tejto súvislosti môžu tiež zaviesť špecifické pravidlá spoplatňovania, pričom musia rešpektovať nezávislosť riadenia manažéra infraštruktúry. Podľa tohto ustanovenia je úlohou tohto manažéra infraštruktúry jednak stanoviť poplatok za používanie infraštruktúry a jednak vykonať jeho vyberanie (pozri najmä rozsudky z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, bod 39, a z 3. októbra 2013, Komisia/Taliansko, C-369/11, EU:C:2013:636, bod 41).
- 78 Toto ustanovenie určuje rozdelenie právomocí medzi členské štáty a manažéra infraštruktúry, pokiaľ ide o režimy spoplatňovania. Členským štátom prináleží stanoviť spoplatňovací rámec, zatiaľ čo určenie poplatku a jeho vyberanie prináleží v zásade manažérovi infraštruktúry (rozsudky z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, bod 41; z 11. júla 2013, Komisia/Česká republika, C-545/10, EU:C:2013:509, bod 34, a z 3. októbra 2013, Komisia/Taliansko, C-369/11, EU:C:2013:636, bod 42).
- 79 Aby bol zabezpečený cieľ spočívajúci v zaručení nezávislosti riadenia manažéra infraštruktúry, manažér infraštruktúry musí disponovať v rámci spoplatňovacieho rámca stanoveného členskými štátmi určitým rozhodovacím priestorom na určenie výšky poplatkov tak, aby ich mohol použiť ako nástroj riadenia (rozsudky z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, body 44 a 49, ako aj z 11. júla 2013, Komisia/Česká republika, C-545/10, EU:C:2013:509, bod 35).
- 80 Z odôvodnenia 12 smernice 2001/14 vyplýva, že režimy spoplatňovania a pridelovania kapacity majú stimulovať manažerov železničnej infraštruktúry na optimalizáciu využívania infraštruktúry v rámci stanovenom členskými štátmi (rozsudok z 28. februára 2013, Komisia/Španielsko, C-483/10, EU:C:2013:114, bod 44).

- 81 Manažéri infraštruktúry síce môžu v zásade vypočítať výšku poplatku prostredníctvom režimu spoplatňovania, ktorý sa uplatňuje na všetky železničné podniky, nemôžu dospieť k optimalizácii vyplývajúcej z takého režimu, ak im kedykoľvek hrozí, že občianskoprávny súd stanoví na základe spravodlivosti v súlade s § 315 BGB uplatniteľný poplatok len pre jeden železničný podnik, ktorý bude účastníkom konania, pretože stanovenie tohto poplatku daným súdom by obmedzilo rozhodovací priestor manažéra infraštruktúry spôsobom, ktorý by bol nezlučiteľný s cieľmi sledovanými smernicou 2001/14 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. októbra 2013, Komisia/Nemecko, C-369/11, EU:C:2013:636, bod 43).
- 82 V tejto súvislosti treba za týchto okolností uviesť, že v súlade s tým, čo stanovuje článok 8 ods. 2 tejto smernice, aby bol manažér infraštruktúry motivovaný k optimalizácii využívania svojej infraštruktúry, musí mať možnosť stanoviť alebo ďalej uplatňovať vyššie poplatky založené na dlhodobých nákladoch určitých osobitných investičných projektov (rozsudok z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko, C-556/10, EU:C:2013:116, bod 83).
- 83 Z tohto dôvodu treba dospieť k záveru, že kontrola poplatkov založená na zásade spravodlivosti a prípadné prijatie rozhodnutia vyplývajúceho z posúdenia na základe spravodlivého uváženia v súlade s § 315 ods. 3 BGB sú v rozpore s cieľmi sledovanými článkom 4 ods. 1 smernice 2001/14.
- 84 Po tretie treba konštatovať, že uplatnenie hmotnoprávných kritérií posúdenia na základe § 315 BGB je buď nezlučiteľné s kritériami posúdenia stanovenými najmä v článkoch 4, 7 a 8 smernice 2001/14, alebo – ak by aj tieto požiadavky boli v súlade s tými, ktoré sú stanovené touto smernicou – viedlo by to občianskoprávne súdy k priamemu uplatneniu ustanovení právnej úpravy v oblasti železničnej dopravy, a v dôsledku toho k zásahu do právomocí regulačného orgánu.
- 85 V tejto súvislosti treba uviesť, že zásade, podľa ktorej je povinný manažér infraštruktúry stanoviť poplatky za používanie infraštruktúry, pričom je povinný dodržiavať zásadu zákazu diskriminácie, zodpovedá dohľad vykonávaný regulačným orgánom, ktorý je zas povinný dohliadať na dodržiavanie nediskriminačnej povahy poplatkov.
- 86 Takže v prípade, že vnútroštátne súdy, ktorým sa predloží vec týkajúca sa poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry, uplatnia v rámci preskúmania založeného na spravodlivom zaobchádzaní a upraveného v § 315 BGB ustanovenia upravené v pravidlách pre dané odvetvie, ktoré vyplývajú z AEG a EIBV, na posúdenie spôsobu výpočtu a výšky poplatkov, právna úprava v oblasti železničnej dopravy vyplývajúca zo smernice 2001/14 nie je len podmienená posúdením zo strany kompetentného kontrolného orgánu a následne posúdená *ex post*, ktoré vykonávajú súdy rozhodujúce o žalobách proti rozhodnutiam tohto orgánu, ale je tiež uplatňovaná a spresňovaná každým príslušným občianskoprávnym súdom, a to v rozpore s výlučnou právomocou priznanou regulačnému orgánu v súlade s článkom 30 smernice 2001/14.
- 87 V dôsledku toho rôzne rozhodnutia vzájomne nezávislých občianskoprávných súdov, ktoré prípadne nie sú zjednotené judikatúrou odvolacích súdov, by nahradili jednotnosť kontroly vykonávanej príslušným orgánom, ktorá podlieha podmienke, že výkon tejto kontroly môže prípade ďalej preskúmať súdy, ktoré sú príslušné rozhodovať o žalobách podaných proti rozhodnutiam tohto orgánu, ktorými sú v tomto prípade správne súdy, ako to tiež stanovuje článok 30 smernice 2001/14. Z toho vyplýva, že sa spájajú dve nekoordinované možnosti rozhodovania, a to v zjavnom rozpore s cieľom sledovaným článkom 30 smernice 2001/14.
- 88 Po štvrté, vnútroštátny súd správne zdôraznil prakticky neprekonateľné ťažkosti, ktoré by predstavovalo rýchle zacomponovanie do nediskriminačného systému rôznych individuálnych súdnych rozhodnutí, ktoré sú vyhlásené občianskoprávnymi súdmi, keby sa v nadväznosti na tieto rozhodnutia snažil zareagovať aj regulačný orgán.

- 89 V prvom rade by z toho vyplývala, minimálne až do zásahu zo strany najvyššieho súdneho orgánu, diskriminácia medzi železničnými podnikmi podľa toho, či sa obrátili alebo neobrátili na občianskoprávny súd, ako aj podľa obsahu rozhodnutia vyhláseného daným súdom, a to v zjavnom rozpore so zásadou zákazu diskriminácie zakotvenou v článku 4 ods. 5 smernice 2001/14.
- 90 V druhom rade zo spisu, ktorý má k dispozícii Súdny dvor, vyplýva, že preskúmanie založené na spravodlivom zaobchádzaní, ktoré sa vykoná podľa § 315 BGB, zahŕňa – aby sa predišlo prípadnému diskriminačnému zaobchádzaniu medzi železničnými podnikmi – v skutočnosti úpravu poplatku zo strany manažéra infraštruktúry alebo regulačného orgánu a jeho uplatnenie na všetky ostatné železničné podniky, a to v dôsledku zásahu rozhodnutím niektorého občianskoprávneho súdu, ktorý zmenil tento poplatok na základe návrhu len jedného podniku.
- 91 Žiadna taká povinnosť však nevyplýva z ustanovení smernice 2001/14 týkajúcich sa regulačného orgánu.
- 92 Navyše tvrdenie, podľa ktorého táto metóda umožňovala priniesť riešenie zaručujúce nediskriminačné zaobchádzanie so železničnými podnikmi spočíva na predpoklade, že regulačný orgán sa má obmedzovať na reagovanie na individuálne rozhodnutia, ktoré boli prijaté občianskoprávnymi súdmi na základe § 315 BGB. Taký predpoklad je zjavne v rozpore s úlohou priznanou regulačnému orgánu, ako vyplýva z článku 30 ods. 2 a 5 smernice 2001/14.
- 93 Napokon uvedený predpoklad by zasahoval do nezávislosti manažérov železničnej infraštruktúry, pretože by boli povinní, v reakcii na rozhodnutie občianskoprávneho súdu, vyhovieť „spravodlivým“ paušálnym poplatkom vyplývajúcim z preskúmania osobitných prípadov, a to v rozpore s úlohou, ktorá bola týmto manažérom infraštruktúry priznaná smernicou 2001/14.
- 94 V tejto súvislosti treba po piate konštatovať, že záväzná povaha rozhodnutí prijatých regulačným orgánom pre všetky dotknuté strany, ako vyplýva z článku 30 ods. 5 druhého pododseku smernice 2001/14, by nebola dodržaná. Z tohto ustanovenia totiž vyplýva, že rozhodnutia regulačného orgánu, ktoré možno prípadne preskúmať súdom, majú právne účinky pre všetky dotknuté strany z odvetvia železničnej dopravy, či ide o dopravné podniky alebo manažérov infraštruktúry. Bolo by v rozpore s touto zásadou, keby rozsudky vydané občianskoprávnymi súdmi, prípadne na základe kritérií stanovenými právnou úpravou týkajúcou sa výpočtu poplatkov, mali účinok obmedzený len na účastníkov konaní prebiehajúcich pred týmito súdmi.
- 95 Nositeľ práva prístupu, ktorý podá žalobu proti manažérovi infraštruktúry, aby mu bola vrátená časť poplatku považovaná za nespravodlivú, dosiahne nevyhnutne výhodu vzhľadom na svojich konkurentov, ktorí takú žalobu nepodali. Občianskoprávny súd, na ktorý je podaná žaloba, nemá na rozdiel od regulačného orgánu možnosť rozšíriť konanie na ďalšie zmluvy o používaní infraštruktúry alebo vydať rozsudok, ktorý by sa uplatňoval na celé dotknuté odvetvie.
- 96 Táto situácia by nielen spochybnila zásadu vyplývajúcu z právnej úpravy týkajúcej sa prístupu k železničnej infraštruktúre, podľa ktorej účinok prijatých rozhodnutí je záväzný pre všetky dotknuté strany, a nevyhnutne by spôsobila nerovnosť zaobchádzania medzi nositeľmi práva prístupu, čomu sa smernica 2001/14 snaží práve zabrániť, ale by tiež porušila cieľ spočívajúci v zaručení spravodlivej hospodárskej súťaže v odvetví poskytovania železničných služieb.
- 97 Vrátenie poplatkov v súlade s ustanoveniami občianskeho práva nemožno pripustiť, pričom by to bolo prípustné len vtedy, keby v súlade s ustanoveniami vnútroštátneho práva o protiprávnej povahe poplatku s ohľadom na právnú úpravu o prístupe k železničnej infraštruktúre rozhodol najskôr regulačný orgán alebo súd príslušný na preskúmanie rozhodnutia tohto orgánu, a pokiaľ tento návrh na vrátenie poplatku by mohol byť skôr predmetom žaloby pred vnútroštátnymi občianskoprávnymi súdmi, ako žaloby podľa tejto právnej úpravy.

- 98 Po šieste zo spisu, ktorý má Súdny dvor, vyplýva, že nie je vylúčené, že v rámci občianskoprávneho konania dôjde k zmieru, a v dôsledku toho aj k zmieru na základe § 315 BGB. Predpoklad, podľa ktorého § 315 BGB si ponecháva „samostatnú pôsobnosť“, ktorá je paralelná s pôsobnosťou právnej úpravy o prístupe k železničnej infraštruktúre, znamená, že rokovania s cieľom dosiahnuť zmier sa môžu uskutočniť bez účasti regulačného orgánu, ktorý nie je účastníkom takého konania.
- 99 Toto vylúčenie regulačného orgánu je pritom v rozpore so znením a účelom článku 30 ods. 3 druhej a tretej vety smernice 2001/14, ktorý jednak stanovuje, že rokovanie medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťa len vtedy, keď sa uskutočňuje pod dohľadom regulačného orgánu, a jednak, že tento orgán ihneď zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami uvedenej smernice.
- 100 Po siedme uplatňovanie § 315 BGB, ako ho uplatňujú nemecké súdy, sa nejaví ako zlučiteľné s cieľom sledovaným smernicou 2001/14, ktorý spočíva v stimulovaní manažérov infraštruktúry na optimalizáciu využívania ich infraštruktúry, najmä podľa článku 12 prvého odseku uvedenej smernice, ktorý stanovuje možnosť, aby manažér infraštruktúry vyberal poplatok z dôvodu požadovanej kapacity, ktorá sa nevyužíva. Odôvodnenie, na ktorom spočíva uplatnenie § 315 BGB, podľa ktorého tento paragraf má „samostatnú pôsobnosť“ paralelnú s pôsobnosťou právnej úpravy o prístupe k železničnej infraštruktúre, by mal údajne viesť k záveru, že osobitné ciele upravené ustanoveniami tejto právnej úpravy nie sú vzaté do úvahy.
- 101 Aj keby uplatnenie § 315 BGB umožňovalo, aby osobitné ciele sledované smernicou 2001/14 boli zohľadnené, existovalo by zjavné riziko, že zníženie poplatkov na základe rozhodnutí v jednotlivých prípadoch sa premietne do rozdielov, pokiaľ ide o dosiahnutý stimulačný účinok, a podnecovalo by to podniky železničnej dopravy, aby občianskoprávnymi žalobami získali výhody, ktoré nemajú iné podniky nachádzajúce sa v podobnej situácii.
- 102 Toto motivovanie môže tiež narušiť cieľ, podľa ktorého je potrebné prispievať k optimálnemu využívaniu infraštruktúry prostredníctvom primeraného opatrenia na zabezpečenie priebehu alebo zrušenia žiadosti o čo najskoršiu rezerváciu kapacity, a to v rozpore s cieľom sledovaným v článku 12 prvom odseku smernice 2001/14.
- 103 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že ustanovenia smernice 2001/14, a najmä článok 4 ods. 5 a článok 30 ods. 1, 3, 5 a 6 tejto smernice, sa majú vykladať v tom zmysle, že bránia uplatňovaniu vnútroštátnej právnej úpravy, ako je tá vo veci samej, ktorá stanovuje preskúmanie primeranosti poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry všeobecnými súdmi v každom jednotlivom prípade, ako aj prípadnú možnosť zmeniť výšku týchto poplatkov bez ohľadu na dohľad, ktorý vykonáva regulačný orgán v súlade s článkom 30 tejto smernice.

O tretej, štvrtej a siedmej otázke

- 104 Tretia, štvrtá a siedma otázka boli položené len pre prípad, že na prvú, druhú, piatu a šiestu otázku treba odpovedať kladne.
- 105 Keďže na prvú, druhú, piatu a šiestu otázku treba odpovedať záporne, nie je potrebné odpovedať na tretiu, štvrtú a siedmu otázku.

O trovách

- ¹⁰⁶ 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 (piata komora) rozhodol takto:

Ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii, zmenenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004, najmä článok 4 ods. 5 a článok 30 ods. 1, 3, 5 a 6 uvedenej smernice, sa majú vykladať v tom zmysle, že bránia uplatňovaniu vnútroštátnej právnej úpravy, ako je tá vo veci samej, ktorá stanovuje preskúmanie primeranosti poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry všeobecnými súdmi v každom jednotlivom prípade, ako aj prípadnú možnosť zmeniť výšku týchto poplatkov bez ohľadu na dohľad, ktorý vykonáva regulačný orgán v súlade s článkom 30 smernice 2001/14, zmenenej smernicou 2004/49.

Podpisy