

Kohtuasi C-120/20

Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1

Saabumise kuupäev:

3. märts 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Sąd Najwyższy (Poola kõrgeim kohus)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

28. november 2019

Kassatsioonkaebuse esitaja:

Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.

Kostjad:

Skarb Państwa (riigikassa) – taristu- ja ehitusminister, praegu taristuminister ja raudteetranspordiameti juhataja

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Põhikohtuasja ese

Menetlus, mis puudutab koos intressidega 220 204 408,72 Poola zloti tasumist kassaatori hinnangul tema põhjendamatu koormamise eest põhitasudega raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu tagamisel rongide sõidugraafikute kehtimise perioodidel aastatel 2009–2013 direktiivi 2001/14 ebaõige ülevõtmise tõttu.

Eelotsuse küsimuste ese ja õiguslik alus

Direktiivi 2001/14 artikli 4 lõike 5, artikli 7 lõike 3, artikli 8 lõike 1, artikli 30 lõigete 1, 3, 5 ja 6 tõlgendamine.

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELTL“) artikkel 267.

Eelotsuse küsimused

1. Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ sätteid, eelkõige selle direktiivi artikli 4 lõiget 5 ning artikli 30 lõikeid 1, 3, 5 ja 6 tuleb tõlgendada nii, et need välistavad raudteettevõtja poolse kahju hüvitamise nõuete esitamise liikmesriigi vastu, jättes kõrvale järelevalveorgani tehtud otsuse kohtuliku kontrolli, direktiivi ebaõige rakendamise tõttu olukorras, milles hüvitise osaks on raudteefrastruktuuri kasutamise eest enamakstud tasu?

2. Kas eeldus, et ühenduse õiguse alusel hüvitise saamise õigus Euroopa Liidu õiguse ebaõige kohaldamise ja eelkõige direktiivi ebaõige rakendamise või selle rakendamata jätmise eest kehtib ainult juhul, kui rikutud norm on üksikisikutele õiguse andmise allikas, õiguse rikkumine on kvalifitseeritav (eriti kui tegemist on liikmesriigi kaalutusõiguse ilmselge ja tõsise rikkumisega direktiivi rakendamisel) ning rikkumise ja kahju vaheline põhjuslik seos on otsene, on vastuolus liikmesriigi õigusliku regulatsiooniga, mis annab sellistel juhtudel õiguse hüvitisele leebemate tingimuste täitmise korral?

Viidatud liidu õigusnormid

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteefrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteefrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (ELT 2001, L 75, lk 29, ELT eriväljaanne 07/04, lk 404; edaspidi „direktiiv 2001/14“) artikli 4 lõige 5, artikli 7 lõige 3, artikli 8 lõige 1, artikli 30 lõiked 1, 3, 5 ja 6.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT 2012, L 343, lk 32).

Komisjoni 12. juuni 2015. aasta rakendusmäärus (EL) nr 2015/909, milles käsitletakse rongiliikluse korraldamisega seotud otseste kulude arvutamise meetodeid (ELT 2015, L 148, lk 17).

ELTL artikli 340 teine lõik.

Viidatud liikmesriigi õigusnormid

Tsiviilseadustiku (kodeks cywilny) (edaspidi „k.c.“) artiklid 361, 417 ja 417¹.

28. märtsi 2003. aasta raudteetranspordiseaduse (ustawa o transporcie kolejowym) (vaidlusega hõlmatud perioodil kehtinud redaktsioonis) (*Dz. U.* 2016, jrk nr 1727, muudetud; praegu: *Dz. U.* 2019, jrk nr 710, muudetud; edaspidi „u.t.k.“) artiklid 33 ja 35.

Taristuministri 27. veebruari 2009. aasta määruse raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu- ja kasutamistingimuste kohta (rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) (*Dz. U.* nr 35, jrk nr 274; edaspidi „2009. aasta määrus“) paragrahv 8.

Viidatud Euroopa Kohtu praktika

Euroopa Liidu Kohtu (edaspidi „Euroopa Kohus“) 30. mai 2013. aasta kohtuotsus komisjon vs. Poola (C-512/10, EU:C:2013:338) (edaspidi „kohtuotsus komisjon vs. Poola“); samuti 9. novembri 2017. aasta kohtuotsus CTL Logistics GmbH vs. DB Netz AG (C-489/15, EU:C:2017:834, punktid 77, 78, 87–92, 97–99); 5. märtsi 1996. aasta kohtuotsus Brasserie du pecheur S.A. (C-46/93 ja C-48/93, EU:C:1996:79, punktid 42, 51, 66), ja 19. novembri 1991. aasta kohtuotsus Francovich jt (C-6/90 ja C-9/90, EU:C:1991:428).

Kohtuasja asjaolude ja menetluse kokkuvõte

- 1 Sąd Okręgowy w Warszawie (Varssavi regionaalne kohus) jättis 24. märtsi 2016. aasta otsusega rahuldamata Varssavis asuva äriühingu Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. (edaspidi „KM“ või „hageja“) poolt Skarb Państwa (riigikassa) – arenguministri ja raudteetranspordiameti juhataja ning Varssavis asuva äriühingu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (edaspidi „PKP PLK“) – vastu esitatud hagi 220 204 408,72 Poola zloti ja intresside solidaarse tasumise kohta alates 6. detsembrist 2014 kuni tasumise kuupäevani.
- 2 Hageja tuletas haginõude sellest, et kostjaks olev äriühing nõudis temalt ülemääraste summade tasumist põhitasuna raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu tagamise eest rongide sõidugraafikute kehtimise perioodidel aastatel 2009–2013. Ta väitis, et tasu kehtestati ja koguti u.t.k. artikli 35 alusel antud 2009. aasta määruse andmise, kehtimise ja kohaldamise tulemusena, mis on vastuolus direktiiviga 2001/14, mis leidis kinnitamist kohtuotsuses komisjon vs. Poola. Hageja märkis haginõude alusena ka alusetuid hüvitisi käsitlevad sätted. Kostjad taotlesid hagi rahuldamata jätmist.
- 3 Eelnimetatud kohtuotsus tehti järgmiste järelduste põhjal: hageja on raudtee-ettevõtja ja samal ajal kohaliku omavalitsuse ettevõtte, mille tegevuse eesmärk ei ole kasumi maksimeerimine, vaid elanikkonna ühistranspordi vajaduste rahuldamine. Äriühingu osanik on Masoovia vojevoodkond. Seevastu kostjaks olev äriühing on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja, kelle asutaja ja aktsionär on Varssavis asuv äriühing Polskie Koleje Państwowe S.A. (edaspidi „PKP“); 31. detsembri 2013. aasta seisuga oli aktsionär ka Skarb Państwa (riigikassa), mis on ühtlasi PKP aktsionär. Ettevõtte tegevus hõlmab maismaatransporti toetavaid teenindavaid tegevusi, eelkõige raudteeliikluse korraldamist ja raudteeliinide haldamist, samuti raudteeliinide korrashoidmist, mis tagab inimeste ja kaupade

tõhusa ja ohutu veo, raudteeliikluse regulaarsuse ja ohutuse ning tule-, keskkonna- ja vara kaitse raudtee piirkonnas. PKP PLK haldab 98% Poola raudteevõrgust.

- 4 KM ja PKP PLK sõlmisid aastateks 2009–2011 eraldatud rongiliinide kasutamise lepingud, mille alusel tegi kostja hagejale kättesaadavaks raudteeinfrastruktuuri, eraldades talle raudteeliinidel rongimarsruudid ja võimaldades vajaliku raudteeinfrastruktuuri kasutamist. Need lepingud sõlmiti järgnevateks sõiduplaanide kehtimise perioodideks. Hageja kasutas kättesaadavaks tehtud taristut tasu eest. Põhitasu raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu eest on raudtee-ettevõtja rongide läbitud kilomeetrite korrutise ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt eraldatud raudteeliini üksikute lõikude raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu põhitasu ühikumäärade summa. Tasu suurus on teenuste arvu ja üksikute teenuste tasude ühikumäärade korrutis. Ühikumäärad, mille raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja oli varem välja arvutanud, kinnitati raudteetranspordiameti juhataja (edaspidi „UTK juhataja“) otsustega. Aastateks 2011–2013 pooled lepinguid ei sõlminud ja kehtisid UTK juhataja otsused, millega kehtestati lepinguid asendavad raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu võimaldamise tingimused. Kostja hallatava raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest esitas kostjaks olev äriühing hagejale arved. Kokku nõuti hagejalt ning ta tasus PKP PLK-le 537 633 779,10 Poola zlotti tasusid raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu võimaldamise eest sõiduplaanide kehtivusaajal aastatel 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012 ja 2012/2013.
- 5 19. mail 2009 sõlmis hageja (operaator) Masoovia vojevoodkonnaga (korraldaja) raamlepingu avalike teenuste osutamiseks Masoovia vojevoodkonnas piirkondlike raudtee reisijaveoteenuste valdkonnas viieteistkümmel järjestikusel sõiduplaanide kehtimise perioodil alates 13. detsembrist 2009 kuni 14. detsembrini 2024. Kõik avaliku teenuse osutamise kulud, mida raudtee-ettevõtja tulud ei kata, pidi kaetama korraldaja eraldatava hüvitisega. Lepingu § 5 lõikes 1 kohustus korraldaja katma vedude tegemisega seotud operaatori kahjud, kusjuures hüvitiseks on raamlepinguga hõlmatud veotegevusega seotud dokumenteeritud kulude ja tulude vahe ning mõistlik kasum.
- 6 26. oktoobril 2010 esitas Euroopa Komisjon Euroopa Kohtule kaebuse Poola Vabariigi vastu, leides, et suutmatuse tõttu tagada raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamist käsitlevate sätete nõuetekohane ülevõtmine, mis sisalduvad direktiivis 2001/14, mida on muudetud direktiiviga 2004/49/EÜ, on Poola Vabariik rikkunud kohustusi, mis tulenevad direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 3 ja selle direktiivi II lisast, direktiivi 2001/14 artikli 4 lõikest 2, artikli 6 lõigetest 2 ja 3, artikli 7 lõikest 3, artikli 8 lõikest 1 ja artikli 14 lõikest 2 ning viimati nimetatud direktiivi artikli 6 lõikest 1 koostoimes direktiivi 91/440 artikli 7 lõigetega 3 ja 4. Kohtuotsuses komisjon vs. Poola leidis Euroopa Kohus, et võimaldades minimaalse teenustepaketi ja rongide teenindamisega seotud rajatistele juurdepääsu tasu arvutamisel võtta arvesse kulusid, mida ei saa pidada rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevaks, on Poola Vabariik rikkunud oma kohustusi, mis tulenevad direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikest 3, mida on muudetud direktiiviga 2004/49.

- 7 Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) jõudis tuvastatud asjaoludele tuginedes järeldusele, et hagi rahuldamiseks puudub õiguslik alus. Ta märkis, et ka Euroopa Kohtu otsus võib endast kujutada k.c. artikli 417¹ lõikes 1 osutatud pretsedenti (vt punkt 36 allpool. Euroopa Kohtus toimuva menetluse käigus võib kinnitust leida õigusakti vastuolu ratifitseeritud rahvusvahelise lepinguga, mida tuleks mõista *acquis communautaire*'ina. Teisest küljest on Euroopa Kohtu praktika kohaselt kahju hüvitamise nõudeid menetlevatel liikmesriigi kohtutel õigus otsustada õigusvastasuse tingimuse üle iseseisvalt, ilma et see oleks tuvastatud Euroopa Kohtu või mõne muu organi „nõuetekohases menetluses“. Kui aga on tehtud Euroopa Kohtu otsus, millega leiab kinnitust liidu õiguse rikkumine riigi poolt, ei saa liikmesriigi kohus üksnes sel alusel otsustada, kas piisavalt tõsise rikkumise tingimus on täidetud. Kaebuse raames kinnitab Euroopa Kohus üksnes asjaolu, et riik on rikkunud õigust, kahju hüvitamise vastutuse eeltingimus ei ole aga tavaline, vaid kvalifitseeritud õigusvastasus. Seetõttu on lubatud olukord, kus liidu õiguse rikkumine on tuvastatud Euroopa Kohtu otsusega, kuid riik ei vastuta sellise rikkumisega tekitatud kahju hüvitamise eest.
- 8 Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) jagas kostja, Skarb Państwa (riigikassa) argumente, et tema vastutus võib (mittetäieliku või puuduliku) rakendamata jätmise korral tugineda k.c. artikli 417 lõikele 1 (mille kohaselt „kahju eest, mis on tekitatud õigusvastase tegevuse või tegevusetusega avaliku võimu teostamisel, vastutab Skarb Państwa (riigikassa) või kohaliku omavalitsuse asutus või muu juriidiline isik, kes seda võimu seaduse alusel teostab“) koostoimes artikli 417¹ lõikega 4 (vt punkt 36 allpool), mitte aga k.c. artikli 417¹ lõikele 1. Kahju korvamise kohustus peab tulenema konkreetsetest õigusaktidest ning täpsustama tähtaega ja sisu, et oleks võimalik kindlaks määrata, millal tuleb selles sisalduv normatiivakt välja anda ning mida see peab sisaldama.
- 9 Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) seisukoha järgi tulenevad direktiivi sätete rikkumise eest ette nähtud riigi vastutuse korral Euroopa Kohtu praktikast järgmised tingimused: direktiiv on mõeldud üksikisikutele õiguste andmiseks ning nende õiguste sisu on tingimusteta, täpne ja direktiivi sätete alusel määratletav, riigipoolse direktiivi rikkumise ja üksikisikule tekitatud kahju vahel on põhjuslik seos ning rikkumine on piisavalt tõsine. Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) hinnangul ei anna direktiiv 2001/14 hagejale subjektiivseid õigusi maksta raudteefrastruktuuri kasutamise eest tasusid kindlaksmääratud piirmäära ulatuses. Direktiivi eesmärk oli tagada kõigile raudtee-ettevõtjatele võrdne ja mittediskrimineeriv juurdepääs raudteefrastruktuurile ning toetada dünaamilist, konkurentsivõimelist ja läbipaistvat raudteeturgu liidus. Seadusandja kavatsused on sõnaselgelt sätestatud kõnealuse direktiivi sätetes. Ka direktiivis 2012/34, millega tunnistati kehtetuks direktiiv 2001/14, on märgitud, et raudtee-ettevõtjad peavad kandma üksnes rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad kulud, kuid ühtlasi on komisjon kohustatud välja andma asjakohased rakendusaktid nende kulude arvutamise korra määratlemiseks ning raudteefrastruktuuri-ettevõtjatele on võimaldatud oma praktika kohandamist tasude kogumise korraga kuni nelja-aastase perioodi jooksul alates kõnealuste rakendusaktide jõustumisest (artikli 31 lõige 3). See on vastuolus eeldusega, et direktiivi 2001/14 artikli 7

lõike 3 eesmärk oli üksikisikutele subjektiivsete õiguste andmine. Lähtudes direktiivi 2001/14 sisust, ei ole Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) sõnul võimalik täpselt määratleda üksikisikutele antud õiguste ulatust, mis on seotud täpsustamata määratlusega „rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad kulud“.

- 10 Lisaks võib infrastruktuuriettevõtja kohaldada tasude kogumisel lisakriteeriume, tõstes nende suurust tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate eeskirjade alusel, mis tagavad optimaalse konkurentsivõime, samuti aga soodustusi direktiivi sätetega ette nähtud ulatuses ning üksikute liikmesriikide kehtestatud piirides. See tähendab, et direktiiv annab infrastruktuuriettevõtjale õiguse kehtestada kõrgemad tasumäärad, kui on määrad, mis tulenevad rongiteenuste osutamisega seotud otsestest kuludest. Liidu õiguse sätted ja Euroopa Kohtu praktika ei andnud ega anna alust selliste kulude kindlaksmääramiseks, mis võivad olla raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu tasu arvutamise aluseks. Infrastruktuuri kasutustasude arvutamise ja kogumise kord on määratletud direktiivi 2012/34 artikli 31 lõikes 3, kus on märgitud, et kasutustasu juurdepääsu eest minimaalsele teenusepakstile ning teenindusrajatise ühendavale infrastruktuurile kehtestatakse, lähtudes kuludest, mis rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad. Selle sätte sisu on identne direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikega 3, mis oli Euroopa Kohtu poolse Poolas kehtivate õigusaktide hindamise aluseks. Alles määruses 2015/909 täpsustati Euroopa õiguses mõistet „rongiliikluse korraldamisega seotud otsesed kulud“ (artiklites 3 ja 4). Ühtlasi oli infrastruktuuriettevõtja kohustatud direktiivi 2012/34 artikli 31 lõike 3 ja eespool nimetatud määruse artikli 9 kohaselt esitama otseste kulude arvutamiseks kasutatava meetodi ja vajaduse korral üleminekumeetmete järkjärgulise kohaldamise kava reguleerivale asutusele hiljemalt 3. juulil 2017. Eespool nimetatud määruses sätestatud korda sai infrastruktuuriettevõtja järk-järgult oma praktikaga kohandada 1. augustini 2019.
- 11 Seetõttu leidis Sąd Okręgowy (regionaalne kohus), et direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 3 sisu ei saa pidada piisavalt täpseks ja seega oleks selle mittetäielik rakendamine hüvitise saamise aluseks riigi poolt selle sätte rikkumise eest, kuna kõnealuse sätte kohaldamine sõltus *de facto* liikmesriigi edasiste rakendusmeetmete võtmisest.
- 12 Õigusvastasuse kohta märkis Sąd Okręgowy (regionaalne kohus), et tegemist peab olema „kvalifitseeritud õigusvastasusega“, seega peab liidu õiguse rikkumine olema piisavalt tõsine. Direktiivi ebaõige rakendamine ei eelda erinevalt rakendamata jätmisest piisavalt tõsise õigusrikkumise eeltingimuse olemasolu. Direktiivi 2001/14 rikutud säte oli nii ebamäärane ja ebatäpne, et tekitas paljude liikmesriikide praktikas kahtlusi, mille tulemusena esitas komisjon liikmesriikide vastu mitu kaebust. Ei direktiiv ega Euroopa Kohtu otsus määratle sõnaselgelt ja kahtlusi tekitamata kulude kategooriaid, mida tuleb kulubaasis arvesse võtta. See annab Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) hinnangul tunnistust sellest, et puudub alus liikmesriigi vastutusele võtmiseks nii ühenduse kui ka riigisiseste õigusnormide alusel. Euroopa Kohtu sellise otsuse tegemine, mis käsitleb riigisisese õiguse mittevastavust liidu õigusele, iseenesest ei otsustanud avaliku

võimu tegevuse õigusvastasuse üle. Kohtuotsusest komisjon vs. Poola võib järeldada vaid seda, et raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu eest võetavate tasude suurus oli valesti määratud, kuid Euroopa Kohus ei leidnud, et tasud olid liiga suured. Seega ei tähenda Poola poolt direktiivi 2001/14 korrektse rakendamise kohustuse rikkumine seda, et kostjaks oleva äriühingu välja töötatud hinnakirjad ja reeglistikud oleksid selle direktiiviga vastuolus, kuna hoolimata ebaõigete eelduste aluseksvõtmisest nende arvutamise etapil kogus PKP PLK tasusid õiges (liidu õigusega lubatud) suuruses.

- 13 Lisaks kandsid kõik raudteeinfrastruktuurile juurdepääsuga seotud ja hageja tasutud kulud tema osutatud teenuste saajad ja Marszałek Województwa Mazowieckiego (Masoovia vojevoodkonna marssal). Hüvitisel arvestati täielikult kõiki tasusid, mida ta kandis PKP PLK raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest.
- 14 Hageja ei ole tõendanud, et tema raske rahaline olukord vaidlusalusel perioodil oli tingitud üksnes raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tasust tuleneva kulude kandmise vajalikkusest. Infrastruktuurile juurdepääsu tasu suurus ei mõjutanud hageja kohaldatud tariifide ja hindade suurst, kuna UTK juhataja kinnitatud tasumäärad oli kõigi ettevõtjate jaoks ühesugused. Seega ei mõjutanud tasude suurus hageja konkurentsivõimet teiste raudtee-ettevõtjate suhtes.
- 15 Nagu Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) kooskõlas direktiivi 2001/14 artikli 8 lõikega 1 rõhutas, on infrastruktuurile juurdepääsu eest lubatud kehtestada põhitasu, mille suurus võimaldaks infrastruktuuri-ettevõtjal täielikult tagasi saada infrastruktuuriga seotud kulud. See säte võimaldab kehtestada suuremaid infrastruktuurile juurdepääsu tasusid, kui on märgitud kõnealuse direktiivi artikli 7 lõikes 3. Kõnealuse sätte alusel kehtestatud tasu võib kaasa tuua infrastruktuuri-ettevõtja kantud kulude täieliku hüvitamise, kuna sellega kehtestatakse kogukulude põhimõte. Seega andis see säte aluse infrastruktuurile juurdepääsutasude kehtestamiseks kõrgemal tasemel, kui on märgitud hageja hagiavalduses direktiivi artikli 7 lõikele 3 tuginedes. Isegi kui võtta aluseks hüpoteetiline vajadus kohaldada direktiivi sätteid vahetult, on selle mittetäieliku rakendamise tõttu võimatu kohaldada direktiivi 2001/14 artikli 7 lõiget 3, ilma et kohaldataks direktiivi artiklit 8.
- 16 Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) rõhutas, et raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu eest makstavat näidistasu ei ole võimalik välja arvutada, lahutades lihtsalt teatud kulukategooriad kogukuludest, kuna ei direktiiv ega ka Euroopa Kohtu otsus täpsusta, milline peab olema kostjaks oleva äriühingu õige mudel tasu arvutamisel infrastruktuurile juurdepääsu eest. Lisaks ei ole alust eeldada, et 2009. aasta määruse väljaandmise ja kahju vahel on seos, sest kui määrus oleks teistsuguse sisuga, ei võetaks hagejalt ülemäärast põhitasu.
- 17 Sąd Apelacyjny w Warszawie (Varssavi apellatsioonikohus) jättis 18. detsembril 2017. aasta otsusega hageja apellatsioonkaebuse rahuldamata. Ta jagas Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) seisukohta. Ta lisis, et hageja järeldab ekslikult, et direktiivi 2001/14 sätetega anti talle õigus tasuda raudteeinfrastruktuuri

kasutamise eest nendes sätetes täpsustatud maksimumsummas, viidates otsestele kuludele. Direktiivi artikli 7 lõiget 3 ei ole aga võimalik kohaldada (tõlgendada), arvestamata selle artiklit 8 artikli 7 lõikes 3 sisalduva viite tõttu.

- 18 Sađ Apelacyjny (apellatsioonikohus) hinnangul ei ole alust eeldada, et 2009. aasta määruse § 8 lõige 1 viib selle tõlgendamiseni, mis oleks vastuolus liikmesriigi õiguse kõrgema astme õigusnormiga, st u.t.k. artikli 33 lõikega 2. Vastupidi – viimati nimetatud sätte sisust nähtub, et raudteeinfrastruktuuri kasutamise põhitasu määramisel võetakse arvesse kulusid, mida infrastruktuuriettevõtja kannab raudtee-ettevõtja poolse raudteeliikluse korraldamisega seotud otsesel tagajärjel. Sellest ei järeldu, et ainult need kulud võivad olla põhitasu arvutamise ainsaks aluseks. Neid kulusid tuleb arvesse võtta ja lisada need põhitasu määra arvutamisel kasutatud kulubaasi, mis ei välista seda, et sellesse kulubaasi võiks lisada ka muid kulusid.
- 19 Hageja esitas ülalnimetatud kohtuotsuse peale tervikuna kassatsioonkaebuse, pannes sellele süüks materiaalõiguse normide rikkumist: esiteks k.c. artikli 417¹ lõike 1, teiseks direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 3 ja u.t.k. artikli 33 lõike 2 ning kolmandaks u.t.k. artikli 33 lõike 2 rikkumist (nende sätete sõnastuses, mis kehtis kohtuasjas esitatud hagiavaldusega hõlmatud ajavahemikul) nende eksliku tõlgendamise kaudu, mille puhul leidis Sađ Apelacyjny (apellatsioonikohus), et kostjad on õigesti arvestanud kulubaasi hulka ka paljud muud kui otseselt kantud kulud (s.o kaudsed kulud, kogukulum ja rahastamiskulud).

Põhikohtuasja poolte peamised argumendid

- 20 Hageja väidab, et direktiivi 2001/14 Poola õigusesse ebaõige ülevõtmise tagajärjel kandis ta kahju, kuna teda koormati raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest ülemääraste tasudega rongide sõiduplaanide kehtimise perioodil aastatel 2009–2013. Tema arvates vastutab selle kahju eest Poola riik, kellelt ta nõuab seetõttu hüvitist.
- 21 Kostjad väidavad, et olenemata direktiivi 2001/14 ebaõigest ülevõtmisest ei vastuta riik hageja kantud kahju eest. Vaidlusalused tasud raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest ei ületanud liidu õigusega lubatud summat. Kostjate hinnangul ei olnud käesoleval juhul täidetud ka tingimused riigi vastutuse osas selle kahju eest, võttes arvesse liidu õigust ja Euroopa Kohtu praktikat.

Eelotsusetaotluse põhjendus

Esimese eelotsuse küsimuse esitamise alused

- 22 15. märtsil 2001 jõustus direktiiv 2001/14, mis oli adresseeritud liidu liikmesriikidele (artikkel 40) ja mille nad pidid üle võtma 15. märtsiks 2003 (artikkel 38).

- 23 Selle direktiivi artikli 5 lõike 1 esimese lause kohaselt on raudtee-ettevõtjatel diskrimineerimata õigus II lisas kirjeldatud minimaalset teenusepaketti kasutada ning teenindusseadmetele raudteed mööda juurde pääseda. Direktiivis eristatakse peamiselt kahte raudteeinfrastruktuuriettevõtja pakutavate teenuste kategooriat: nn minimaalne kasutuspakett (direktiivi II lisa punkt 1) ja rööbasteed mööda teenindusvahenditele juurdepääs (direktiivi II lisa punkt 2). Direktiivi 2001/14 artikli 4 lõikes 5 on aga sätestatud, et raudteeinfrastruktuuriettevõtjad tagavad, et maksustamiskeemi kohaldamine tooks kaasa võrdsed ja diskrimineerimata tasud eri raudtee-ettevõtjatele, kes osutavad samalaadses turuosas samaväärsel iseloomuga teenuseid, ning tegelikult rakendatavad tasud oleksid kooskõlas võrguaruandes sätestatud normidega. Sealjuures on liikmesriikidele pandud kohustus luua raudteeinfrastruktuuriettevõtja tegevuse rahastamiseks sellised põhimõtted, et tema kulud oleks vähemalt tasakaalus: ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik toetus (seega riiklik rahastamine) ning teiselt poolt infrastruktuurikulud (direktiivi artikli 6 lõige 1).
- 24 Direktiivi 2001/14 artiklis 7 on määratletud raudteeinfrastruktuuri kasutustasu põhimõtted, sealhulgas on artiklis 3 märgitud, et olenemata lõigetest 4 või 5 või artiklist 8 kehtestatakse tasu minimaalse teenusepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest, lähtudes kuludest, mis kõnealuse rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad. Seevastu direktiivi artiklis 8 on määratletud erandid artiklis 7 kehtestatud maksustamispõhimõtetest.
- 25 Direktiivi 2001/14 artiklis 30 nähakse aga liikmesriikidele ette kohustus luua reguleeriv organ, mille ülesanne on muu hulgas tagada, et raudteeinfrastruktuuriettevõtja kehtestatud tasud oleksid II peatükiga vastavuses ning mittediskrimineerivad.
- 26 Poola Euroopa Liiduga ühinemise ajal (1. mail 2004) kehtis Poola õiguskorras 2003. aasta raudteetranspordiseadus (ustawa o transporcie kolejowym). Selle seaduse artikli 33 lõikes 1 oli ette nähtud tasu raudteeinfrastruktuuriettevõtja poolt kättesaadavaks tehtud raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest. See raudteeinfrastruktuuriettevõtja on äriühing PKP PLK, mille omanik (majanduslikus mõttes ning kaudselt ja juriidiliselt) on Skarb Państwa (riigikassa). Põhitasu ja lisatasude ühikumäärad koos nende suuruse arvutusega edastatakse kinnitamiseks UTK juhatajale (u.t.k. artikli 33 lõige 7), kes 30 päeva jooksul pärast tariifide saamist kinnitab need või keeldub nende kinnitamisest mittevastavuse tuvastamise korral lõigetes 2–6 ja artiklis 34 osutatud põhimõtetele ning artikli 35 alusel välja antud rakendussätetele (u.t.k. artikli 33 lõige 8).
- 27 Alates 6. detsembrist 2008 on u.t.k. artikli 33 lõikes 2 sätestatud, et raudteeinfrastruktuuri kasutamise põhitasu määramisel võetakse arvesse kulusid, mida infrastruktuuriettevõtja kannab raudtee-ettevõtja poolse rongiliikluse korraldamise otsesel tagajärjel. Raudteeinfrastruktuuri kasutamise tasu moodustas põhitasu ja lisatasude summa (u.t.k. artikli 33 lõige 3). Põhitasu jagunes raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu eest makstavaks põhitasuks, mis

hõlmab seaduse lisa I osa lõikes 1 loetletud teenuseid (mh rongi läbisõidu võimaldamise eest konkreetse raudteeinfrastruktuuri ettevõtja hallataval raudteeliinil), ja põhitasuks juurdepääsu eest rongide teenindamisega seotud rajatistele, mis hõlmab seaduse lisa I osa lõikes 2 loetletud teenuseid (mh perroonide kasutamise võimaldamise eest raudteepeatustes, mida haldab konkreetne raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja). Lisatasu võeti muu hulgas kontaktõhuliini mööda edastatava elektrienergia kasutamise eest (u.t.k. artikli 33 lõige 3a). U.t.k. artikli 33 lõike 4 kohaselt arvutati põhitasu raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu eest rongide läbisõitude ja ühikumäärade korrutisena, mis määrati raudteeliini kategooria ja rongi tüübi järgi ning inimeste ja kaupade veo puhul eraldi. Seevastu u.t.k. artikli 33 lõike 4a kohaselt võib infrastruktuuri ettevõtja kohaldada raudteeinfrastruktuurile minimaalse juurdepääsu eest põhitasu minimaalset ühikumäära. Miinimummäära kohaldatakse võrdsetel tingimustel kõigi raudtee-ettevõtjate suhtes raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest, mis on seotud avalike teenuste osutamise lepingu kohaselt tehtava tegevusega.

- 28 U.t.k. artikli 35 alusel anti välja 2009. aasta määrus, mis kehtis ajavahemikul 13. märtsist 2009 kuni 23. juunini 2014. Selle määruse § 8 lõike 1 kohaselt võtab raudteeinfrastruktuuri ettevõtja raudteeinfrastruktuuri kavandatava kättesaadavaks tegemise määrade arvutamisel aluseks: 1) otsesed kulud, mis hõlmavad: a) hoolduskulusid, b) raudteeliikluse korraldamise kulusid, c) kulumit; 2) kaudsed tegevuskulud, mis hõlmavad raudteeinfrastruktuuri ettevõtja muid mõistlikke kulusid, mida ei ole loetletud punktides 1 ja 3; 3) raudteeinfrastruktuuri ettevõtja poolt kättesaadavaks tehtava infrastruktuuri arendamiseks ja moderniseerimiseks võetud laenude teenindamisega seotud finantskulud; 4) paragrahvis 7 nimetatud konkreetsetele liinide ja rongide kategooriatele määratud ekspluatatsioonitööd. 2009. aasta määrus tühistati taristu- ja arenguministri 5. juuni 2014. aasta määrusega raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu- ja kasutamistingimuste kohta (rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) (*Dz. U.* 2014, jrk nr 788), mis kehtis 24. juunist 2014.
- 29 Eespool nimetatud raudteetranspordi seaduse (ustawa o transporcie kolejowym) ja selle alusel välja antud 2004., 2006., 2009. ja 2014. aasta määrustega rakendati direktiivi 2001/14 artikli 7 lõiget 3.
- 30 Seoses käesoleva kohtuasja ja esimese eelotsuse küsimusega tuleb märkida, et liikmesriigi vastutus tuleneb asjaolust, et direktiivi 2001/14 sätteid ei ole Poola õiguskorda õigesti üle võetud.
- 31 Kohtuotsuse komisjon *vs.* Poola punktides 79–82 võib järeldada, et kahju, mis tuleneb direktiivi 2001/14 ebaõigest ülevõtmisest liikmesriigi õiguskorda, võib olla raudteeinfrastruktuuri kasutustasu enamakstud osa, eelkõige on aga direktiivi 2001/14 ebaõigest ülevõtmisest tuleneva kahju suurust mõjutavad elemendid järgmised: osaliselt – raudteeliikluse korraldamisega seotud püsikulud, mida infrastruktuuri ettevõtja peab kandma isegi siis, kui rongiliiklust ei toimu,

2009. aasta määruse § 8 lõikes 1 loetletud hoolduskulud või raudteeliikluse korraldamise kulud; täielikult – kõnealuses sättes nimetatud kaudsed ja finantskulud ning kulum ulatuses, millises seda ei määrata kindlaks liiklusest tingitud infrastruktuuri tegeliku kulumise, vaid hoopis raamatupidamisnõuete põhjal. Sellest võib järeldada, et kui neist esimese elemendi puhul oli liikmesriigil teatav vabadus, mis võib tuleneda määratlemata sõnast „osaliselt“, siis kahe ülejäänud aspekti puhul seda vabadust liikmesriigile ei antud, mis tähendab, et need ei saanud olla 2009. aasta määruse regulatsiooni osa.

- 32 Kohtuasja kontekstis, mis käsitleb hüvitist direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 3 nõuetekohase üle võtmata jätmise eest, on asjakohane Euroopa Kohtu otsus CTL Logistics GmbH vs .DB Netz AG (vt eelkõige punktid 77, 78, 86–92, 97–99). Selles viidati tsiviilkohtute poolsele võimalusele kontrollida infrastruktuuri kättesaadavaks tegemise eest võetavate tasude suurust järelevalveorgani tehtavate otsuste kontrollimise asemel asjaomases menetluses. Selles otsuses määras Euroopa Kohus, et üldkohtul ei ole lubatud kontrollida raudteeinfrastruktuuri kasutustasude suurust juhtumipõhiselt ega võimalik nende tasude suurust muuta, olenemata järelevalvest, mida reguleeriv organ teeb kooskõlas direktiivi 2001/14 artikliga 30. Sąd Najwyższy (Poola kõrgeim kohus) lahendatava kohtuasja menetluse esemeks ei ole selliste tasude suuruse otsene kindlaksmääramine, kuid hüvitise, mille osaks on enamakstud tasu, võimalik väljamõistmine riigikassalt või muult subjektilt võib majanduslikust seisukohast viia olukorrani, mis on identne kohtumenetluses tehtava otsusega tasu suuruse kohta. See tekitab ohte, mis on sarnased Euroopa Kohtu poolt kohtuotsuses CTL Logistics GmbH vs. DB Netz AG punktides 87–89 ja 97–99 märgitud ohtudega.
- 33 Eespool öeldut arvesse võttes on Sąd Najwyższy (Poola kõrgeim kohus), mille otsuseid ei saa edasi kaevata, seisukohal, et on vaja kindlaks määrata, kas direktiivi 2001/14 sätteid, eelkõige selle direktiivi artikli 4 lõiget 5 ning artikli 30 lõikeid 1, 3, 5 ja 6 tuleks tõlgendada nii, et need välistavad raudtee-ettevõtja poolse kahju hüvitamise nõuete esitamise liikmesriigi vastu, jättes vahele järelevalveorgani tehtud otsuse kohtuliku kontrolli, direktiivi ebaõige rakendamise tõttu olukorras, milles hüvitise osaks oleks raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest enamakstud tasu (**esimene eelotsuse küsimus**). Teisisõnu, kas on põhjendatud seisukoht, et direktiivi puudulik rakendamine liikmesriigi õiguses, mis leiab kinnitust kohtuotsuses komisjon vs. Poola, võib järelevalveorgani otsuste kohtuliku kontrolli asemel (ette nähtud direktiivi 2001/14 artiklis 30, sh selle lõikes 6) kaasa tuua liikmesriigi vastutuse kahju hüvitamise eest ühe turul tegutseva ettevõtja (raudtee-ettevõtja) suhtes, mida oleks pidanud tõlgendada 2009. aasta määruse artikli 8 lõike 1 kohaselt kooskõlas direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikega 3?

Teise eelotsuse küsimuse esitamise alused

- 34 Kohtuotsuses Brasserie du pecheur märkis Euroopa Kohus seoses ELi direktiivi rakendamata jätmisega, et olukorras, kus liikmesriigi seadusandjal on „teatud

kaalutusõigus“, sõltub liikmesriigi vastutus kolme tingimuse täitmisest, ja nimelt: 1) rikutud õigusnorm peab andma õigusi üksikisikutele, 2) rikkumine peab olema piisavalt selge, 3) liikmesriigile pandud kohustuse rikkumise ja kahjustatud isikute kantud kahju vahel peab olema otsene põhjuslik seos (punkt 51). Samuti rõhutatakse Euroopa Kohtu praktikas (muu hulgas eespool nimetatud kohtuotsuses), et liikmesriikide vastutuse puhul ühenduse õiguse rikkumise eest on oluline, kas rikkumine on piisavalt selge, et tuvastada, kas liikmesriik on toime pannud ilmse ja tõsise rikkumise, mis ületab tema kaalutusruumi piire. Märgitakse, et tunnused, mida pädev kohus peaks arvesse võtma, on eelkõige rikutud õigusnormi selguse ja täpsuse aste, toimepandud rikkumise või tekitatud kahju tahtlikkus või tahtmatus, võimaliku õigusnormi rikkumise vabandatavus või mittevabandatavus ja asjaolu, et ühenduse institutsiooni võetud meetmed võisid soodustada ühenduse õigusega vastuolus olevate riigisiseste meetmete vastuvõtmist või säilitamist.

- 35 Eespool sõnastatud vastutuse eeltingimused tuletas Euroopa Kohus Euroopa Majandusühenduse asutamislepingu artikli 215 teisest lõigust Maastrichti lepinguga antud sõnastuses. Selle praegu kehtiv vaste on ELTLi artikli 340 teine lõik.
- 36 Liikmesriigi vastutus kahju hüvitamise eest ei ole mõeldud mitte ainult üksikisiku kaitseks, vaid ka liidu õiguse kohaldamise tagamiseks. Eespool nimetatud eeltingimused, mis käsitlevad liikmesriigi vastutust kahju hüvitamise eest ning mis on tuletatud liidu õigusest, kuid mida rakendatakse ja teatud määral isegi kehtestatakse liikmesriigi õigusest lähtudes, tunnistab Euroopa Kohus selle vastutuse vajalikuks ja piisavaks tingimuseks üksikisikute ees liidu õiguse rikkumise eest. Näib, et kõnealuste tingimuste sellise olemuse tõttu tuletab Euroopa Kohus ühelt poolt keelu muuta liikmesriigi õiguses kohustus hüvitada kahju, mis on põhjustatud liidu õiguse rikkumisest, sõltuvaks vähem soodsatest materiaalistest ja vorminõuetest, kui on sarnased sisemist laadi nõuded ja nõuded, mille puhul on hüvitise saamine praktiliselt võimatu või liiga keeruline, teisest küljest aga taotlema võimalust nõuda riigi vastutust eespool nimetatud kahjude eest liikmesriigi õiguse alusel, kui liikmesriigi õigusega ette nähtud tingimused ei ületa liidu õiguse nõudeid.
- 37 K.c. artikli 417¹ lõikest 1 tuleneb, et kui kahju on põhjustatud normatiivakti väljaandmisega, võidakse selle hüvitamist nõuda pärast seda, kui asjaomase menetlusega on tuvastatud, et see akt ei vasta Poola Vabariigi põhiseadusele, ratifitseeritud rahvusvahelisele lepingule või seadusele. Seevastu selle artikli lõike 4 kohaselt: kui kahju on põhjustatud sellise normatiivakti välja andmata jätmisest, mille väljaandmise kohustus on ette nähtud õigusnormiga, kinnitab selle akti välja andmata jätmise õigusvastasust kahju hüvitamise asja menetlev kohus. Viimase olukorra puhul valitseb seisukoht, mis eristab kahte seadusandliku tegevusetuse vormi: 1) olukorrad, mille puhul konkreetset õigusakti ei antud üldse välja (nn täielik tegevusetus); 2) olukorrad, mille puhul selline akt anti küll välja, kuid see sisaldab üksnes mittetäielikku, osalist sätet, mille tulemuseks on nt teisest

õigusaktist tulenevate teatud õiguste teostamise piiramine või koguni nende teostamise võimaluse äravõtmine (nn osaline tegevusetus).

- 38 Olenemata aga riigi vastutuse alusest, selleks, et sellisest vastutusest oleks võimalik rääkida *imperium*'i sfääris, peavad liikmesriigi õiguse kohaselt olema igas olukorras täidetud muu hulgas järgmised tingimused: 1) õigusvastane tegevus või tegevusetus; 2) kahju; 3) põhjuslik seos tegevuse või tegevusetuse ja kahju vahel. Sellele tuleks lisada eritingimused, mis on ette nähtud konkreetset olukorda reguleerivates õigusaktides.
- 39 Oluline on see, et kui rääkida riigi vastutusest, siis eeldatakse, et tegevus või tegevusetus on õigusvastane, seega ei pea nn õigusvastasus olema kvalifitseeritud ega piirduma jämeda õigusrikkumisega. Vaid k.c. artikli 417¹ lõikele 2 tugineva vastutuse puhul osutatakse õigusvastasuse kvalifitseeritud olemusele, mis aga ei kohaldu hinnatava kohtuasja suhtes.
- 40 Samal ajal, nagu eespool märgitud, osutatakse Euroopa Kohtu praktikas liikmesriigi vastutuse sõltuvusele nn kvalifitseeritud õigusvastasusest, st kui liidu õiguse rikkumine on „piisavalt tõsine“. Selline kaalutusõiguse ulatuse ületamisega seotud rikkumine peab olema ilmne (järe) ja raske (tõsine). Seetõttu on meil tegemist olukorraga, kus avaliku võimu tegevust või tegevusetust (nt ELi direktiivi ebaõige ülevõtmise korral) võidakse süüdistada liikmesriigi õiguse kohaselt, kuid, võttes arvesse Euroopa Liidu seisukohta, võidakse liikmesriiki liidu õiguse alusel kahju hüvitamise vastutusest vabastada.
- 41 Järgmine küsimus on põhjusliku seose olemasolu vajadus. Kahjukannataja, kes nõuab avaliku võimu vastutust, peab liikmesriigi kohtus muu hulgas tõendama, et avaliku võimu teostamisel toime pandud õigusvastane tegevus või tegevusetus on tekitanud kahju, mistõttu peab nende tingimuste vahel olema seos k.c. artikli 361 tähenduses, mille kohaselt vastutab kahju hüvitamiseks kohustatud isik ainult kahju tekitanud tegevuse või tegevusetuse tavapärase tagajärgede eest. Nendes piirides hõlmab kahju hüvitamise kohustus k.c. artikli 361 lõike 2 kohaselt nii kahjusid, mida kahjukannataja kandis (*damnum emergens*), kui ka kasu, mida ta oleks võinud saada, kui talle ei oleks kahju tekitatud (*lucrum cessans*).
- 42 K.c. artikli 361 lõike 1 kohaselt võib isegi kaudne põhjuslik seos eksliku tegevuse või tegevusetuse ja kahju vahel õigustada vastutust kahju eest.
- 43 Euroopa Kohus viitab oma kohtupraktikas otsese põhjusliku seose teooriale, kaaludes liikmesriigi vastutust seadusandliku tegevusetuse eest (mis on seotud nt liidu direktiivi ülevõtmisega). Seega oleks vastupidi liikmesriigi õigusaktidele välistatud igasugune kahju, mis on vaid kaudselt seotud avaliku võimu tegevuse või tegevusetusega.
- 44 Seoses ülaloesitatud märkustega tekib küsimus, kas eeldus, et ühenduse õiguse alusel hüvitise saamise õigus Euroopa Liidu õiguse ebaõige kohaldamise ja eelkõige direktiivi ebaõige rakendamise või selle rakendamata jätmise eest kehtib ainult juhul, kui rikutud norm on üksikisikutele õiguse andmise allikas, seaduse

rikkumine on kvalifitseeritav ning rikkumise ja kahju vaheline põhjuslik seos on otsene, on vastuolus liikmesriigi õigusliku regulatsiooniga, mis annab sellistel juhtudel õiguse hüvitisele leebemate tingimuste täitmise korral (**teine eelotsuse küsimus**). Kui liikmesriigi õigusega nähakse ette, et liikmesriigi vastutuse tingimused direktiivi ebaõige ülevõtmise või selle ülevõtmata jätmise eest on leebemad kui liidu õiguse puhul, tähendaks liidu õiguse ülimuslikkuse kehtestamine liikmesriigi seaduste ees seda, et riik vabastataks selles osas kahju hüvitamise vastutusest, mis ei tundu olevat kooskõlas õigluse põhimõtetega.

- 45 Teisele küsimusele vastamise vajadus tuleneb ka kahtlustest kohtuotsuse Brasserie du pecheur sisu suhtes, mis on ülimalt oluline seoses liikmesriikide vastutusega ELi õiguse rikkumise eest. Kõnealuse kohtuotsuse punktis 42 väidetakse järgmist: „[...] ei tohi riigivastutuse kohaldamise tingimused üksikisikutele ühenduse õiguse rikkumisega põhjustatud kahju puhul erineda ühenduse vastutusest võrreldavates tingimustes, kui see ei ole eriliste põhjustega õigustatud. Ühenduse õigusega üksikisikutele antud õiguste kaitse ei saa varieeruda sõltuvalt sellest, kas kahju põhjustas siseriiklik või ühenduse ametiasutus“.
- 46 Kuna Euroopa Kohtu otsuse põhjenduse ülaltoodud fragmendis on viidatud ühtsele kahju hüvitamise standardile, mis on praegu määratletud ELTLi artikli 340 teises lõigus, räägiks see selgelt positiivse vastuse andmise kasuks teisele sõnastatud küsimusele, st eelduse kasuks, et liidu regulatsioonid on vastuolus kahjukannatajate jaoks vähem rangete liikmesriigi regulatsioonidega. Sellest eeldusest lähtusid ilmselt käesolevas kohtuasjas otsuse teinud Sąd Okręgowy (regionaalne kohus) ja Sąd Apelacyjny (apellatsioonikohus). Teisest küljest on sama Euroopa Kohtu otsuse punktis 66 öeldud järgmist: „Kolm eespool mainitud tingimust on vajalikud ja piisavad selleks, et üksikisikutel tekiks õigus kahju hüvitamisele, välistamata siiski, et riigivastutust võib siseriikliku õiguse alusel kohaldada vähem piiravatel tingimustel“. Sąd Najwyższy (Poola kõrgeim kohus) kaldub pooldama seda teist seisukohta.