

**Vec C-721/20**

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1  
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

**Dátum podania:**

30. december 2020

**Vnútroštátny súd:**

Kammergericht Berlin

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

10. december 2020

**Žalovaná a odvolateľka:**

DB Station & Service AG

**Žalobkyňa a odporkyňa v odvolacom konaní:**

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

---

## **Predmet konania vo veci samej**

Železničná doprava – Smernica 2001/14/ES – Poplatok za používanie stanice – Oprávnenie občianskoprávných súdov na preskúmanie výšky poplatkov za používanie stanice podľa kritérií článku 102 ZFEÚ a/alebo vnútroštátneho kartelového práva

## **Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania**

Výklad práva Únie, článok 267 prvá veta písm. b) ZFEÚ

## **Prejudiciálne otázky**

1. Je v súlade so smernicou 2001/14/ES, najmä jej ustanoveniami o nezávislosti riadenia podnikov infraštruktúry (článok 4), zásadách stanovenia poplatkov (články 7 až 12) a úloh regulačného orgánu (článok 30), ak vnútroštátne občianskoprávne súdy v jednotlivom prípade a nezávisle od kontroly regulačným orgánom preskúmajú výšku požadovaných poplatkov podľa kritérií článku 102 ZFEÚ a/alebo vnútroštátneho kartelového práva?

2. Ak je odpoveď na prvú otázku kladná: Je kontrola zneužívania vnútroštátnymi súdmi podľa kritérií článku 102 ZFEÚ a/alebo vnútroštátneho súťažného práva dovolená a požadovaná, ak pre podniky železničnej dopravy existuje možnosť, aby sa preskúmanie primeranosti zaplatených poplatkov dosiahlo príslušným regulačným orgánom? Sú vnútroštátne občianskoprávne súdy povinné počkať na primerané rozhodnutie regulačného orgánu a, pokiaľ je toto rozhodnutie napadnuté na súde, prípadne na jeho právoplatnosť?

## **Uvedené predpisy práva Spoločenstva**

Článok 102 ZFEÚ

Smernica 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)

## **Uvedené predpisy vnútroštátneho práva**

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) (Všeobecný zákon o železniciach) v znení Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (zákon, ktorým sa menia

predpisy v oblasti železničnej dopravy) z 27. apríla 2005 platnom od 30. apríla 2005 do 1. septembra 2016 (BGBl. I 2005, s. 11389), najmä § 14b, 14d, 14e a 14f

### Zhrnutie skutkového stavu a konania

- 1 Žalovaná, DB Station & Service AG, dcérska spoločnosť Deutsche Bahn AG, je podnikom železničnej infraštruktúry v zmysle § 2 ods. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (Všeobecný zákon o železničniciach) (AEG). Prevádzkuje približne 5 400 staníc (dopravných staníc) v Nemecku. Žalobkyňa prevádzkuje podnik železničnej dopravy a používa dopravné stanice žalovanej v rámci železničnej osobnej dopravy. Účastníci konania sa sporia o výške poplatku, ktorý sa má za to platiť.
- 2 Žalovaná s podnikmi železničnej dopravy, ktoré chcú používať ňou pripravenú infraštruktúru, uzatvára rámcové zmluvy o používaní stanice. V nich sa žalovaná v súvislosti s výškou poplatkov za používanie odvoláva na jej platné cenníky za používanie staníc (systém cien za používanie staníc, ďalej len „SPS“). Jednotlivé použitia staníc sú upravené v osobitných zmluvách o používaní staníc. K 1. januáru 2005 žalovaná zaviedla nový takzvaný „Systém cien 2005“ (SPS 05), ktorý nahradil pôvodne platný „Systém cien 1999“ (SPS 99). Podľa neho sa ceny určovali paušálne podľa určitých cenových kategórií a vo vzťahu k jednotlivým spolkovým krajinám. Žalobkyňa, v prípade ktorej viedol nový systém k zvýšeniu cien, platila zvýšené sumy od 1. januára 2005 už len s výhradou.
- 3 Rozhodnutím z 10. decembra 2009 vyhlásila Bundesnetzagentur (Spolková agentúra pre siete) ako príslušný regulačný orgán SPS 05 s účinnosťou od 1. mája 2010 za neplatný. Žalovaná toto rozhodnutie napadla; rozhodnutie správneho súdu v hlavnej veci nebolo dodnes vydané.
- 4 Žalobami podanými na Landgericht Berlin (Krajinský súd Berlín, Nemecko) žalovaná požaduje vrátenie poplatkov za používanie stanice, ktoré zaplatila v období od novembra 2006 do decembra 2010, pokiaľ prevyšujú poplatky podľa SPS 99. Landgericht (Krajinský súd) žalobám až na jednu časť úroku vyhovel. Súd v odôvodnení v súlade s doterajšou judikatúrou Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) uviedol, že poplatky, ktoré žalovaná požaduje, podliehajú preskúmaniu spravodlivého zaobchádzania podľa § 315 BGB. Keďže určovanie cien podľa SPS 05 týmto preskúmaním spravodlivého zaobchádzania neprešlo, je žalovaná podľa zásad bezdôvodného obohatenia povinná vrátiť primerané sumy. Proti tomu sa bráni žalovaná svojimi odvolaniami a žalobkyňa so svojimi nadväzujúcimi odvolaniami, ktorými účastníci konania ďalej zotrávajú na svojich návrhoch v konaní na prvom stupni.
- 5 Súdny dvor Európskej únie medzitým v rámci konania o návrhu na začatie prejudiciálneho konania v podobnom spore rozhodol, že preskúmanie traťových poplatkov založené na spravodlivom zaobchádzaní, ktoré vykonávajú všeobecné súdy, sa nesmie uskutočniť bez ohľadu na dohľad, ktorý vykonáva regulačný

orgán (rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 9. novembra 2017 – C-489/15 – CTL Logistics).

- 6 Spolková agentúra pre siete medzitým rozhodnutím z 11. októbra 2019 návrhy rôznych podnikov železničnej dopravy na dodatočné preskúmanie poplatkov požadovaných na základe SPS 05 zamietla ako neprípustné. Toto rozhodnutie však bolo napadnuté. Konanie momentálne prebieha na Verwaltungsgericht Köln (Správny súd Kolín, Nemecko).

### **Zhrnutie odôvodnenia návrhu na začatie prejudiciálneho konania**

- 7 Pred rozhodnutím o opravných prostriedkoch účastníkov konania sa zdá byť vhodné prerušiť konanie a podľa článku 267 ZFEÚ podať Súdnemu dvoru Európskej únie návrh na začatie prejudiciálneho konania o otázkach položených vo výroku rozhodnutia, keďže rozhodnutie vo veci závisí od zodpovedania prejudiciálnych otázok.
- 8 Konanie o dodatočnom preskúmaní poplatkov za používanie stanice, ktoré požaduje žalovaná na základe SPS 05, ešte nie je s konečnou platnosťou ukončené. Zároveň sa však v súvislosti s doterajšou dĺžkou konania už nezdá byť prijateľné najprv počkať na koniec údajne ešte niekoľko rokov trvajúceho správneho konania, aby sa v prípade potvrdenia rozhodnutia Spolkovej agentúry pre siete až potom podal na Súdny dvor návrh na začatie prejudiciálneho konania.
- 9 V predmetnom prípade sa ešte uplatní smernica 2001/14/ES, ktorá bola zrušená článkom 65 smernice 2012/43/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32) a nahradená úpravou tejto smernice, ktorej obsah je v zásade rovnaký. Keďže žalobkyňa žiada o vrátenie poplatkov, ktoré žalovanej zaplatila v období do decembra 2010. V tomto čase bola ešte účinná smernica 2001/14/ES. Je však potrebné vychádzať z toho, že odpovede Súdneho dvora Európskej únie na prejudiciálne otázky je možné bez ďalšieho aplikovať na smernicu 2012/34/EÚ.
- 10 Sporné vyberanie poplatkov za používanie staníc spadá aj do vecnej pôsobnosti smernice 2001/14/ES. Síce v nej chýba, na rozdiel od neskôr vydanaj smernice 2012/34/EÚ, komplexná úprava nediskriminačného prístupu k servisným zariadeniam. V prílohe II bode 2 a) smernice 2001/14/ES sú však spomenuté osobné stanice, na ktoré sa zákaz diskriminácie v článku 5 ods. 1 smernice 2001/14/ES výslovne odvoláva. Zmysel a účel smernice si vyžaduje zahrnutie používania osobných staníc do jej pôsobnosti. Samotné nediskriminačné pridelenie trás je pre podniky železničnej dopravy nedostatočné, keď pridelenie nie je doplnené adekvátnym prístupom k tým zariadeniam, ktoré sú – ako osobné stanice – nevyhnutné pre efektívne používanie železníc.
- 11 Rozhodnutie vo veci závisí od odpovedí na prejudiciálne otázky. Ak by odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku bola záporná, žaloby by už preto nemohli byť úspešné, pretože primeranosť poplatkov za používanie, ktoré žalovaná požaduje,

by nebolo možné preskúmať občianskoprávnymi súdmi. Od odpovede druhej prejudiciálnej otázky závisí to, či pred rozhodnutím o opravnom prostriedku žalovanej je potrebné najprv počkať na právoplatnosť uznesenia Spolkovej agentúry pre siete z 11. októbra 2019 (pozri vyššie bod 6).

- 12 Súdny dvor Európskej únie o prejudiciálnych otázkach ešte nerozhodoval. Svojím rozsudkom z 9. novembra 2017 (C-489/15 – CTL Logistics) Súdny dvor len skonštatoval, že preskúmanie spravodlivého zaobchádzania občianskoprávnymi súdmi podľa § 315 BGB nie je v súlade s ustanoveniami smernice tak, ako bola dovtedy nemeckými občianskoprávnymi súdmi vykonávaná. Súdny dvor sa naopak nevyjadril k tomu, či vnútroštátne občianskoprávne súdy sú v jednotlivom prípade a nezávisle od kontroly regulačným orgánom oprávnené a povinné preskúmať výšku poplatkov za používanie podľa kritérií článku 102 ZFEÚ a/alebo vnútroštátneho kartelového práva.
- 13 Konanie o návrhu na začatie prejudiciálneho konania je potrebné aj preto, že prejudiciálne otázky ešte neboli zodpovedané Súdny dvorom Európskej únie a správne uplatnenie práva Únie v zmysle takzvaného *acte clair* nie je také zjavné, že neponecháva priestor na akúkoľvek rozumnú pochybnosť o spôsobe vyriešenia položenej otázky. Podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie potvrdenie *acte clair* predpokladá, že vnútroštátny súd je nielen sám presvedčený o správnom výklade práva Únie, ale navyše je presvedčený aj o tom, že rovnakú istotu majú všetky súdy v ostatných členských štátoch a [aj] Súdny dvor Európskej únie (rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo 6. októbra 1982, C-283/81 – CILFIT).
- 14 Ako v judikatúre nemeckých občianskoprávných súdov, tak aj v nemeckej literatúre sa v nadväznosti na rozsudok Súdneho dvora z 9. novembra 2017 (C-489/15 – CTL Logistics) objavili rôzne názory na dosah následkov, ktoré sa z tohto rozsudku majú odvodiť.
- 15 Podľa názoru vnútroštátneho súdu hovoria lepšie dôvody v prospech toho, že zásady, ktoré Súdny dvor vytvoril vo svojom rozhodnutí CTL Logistics, sa majú preniesť aj na kontrolu zneužívania, čím by bolo preskúmanie poplatkov za používanie vykonávané vnútroštátnymi občianskoprávnymi súdmi nezávisle od kontroly príslušným regulačným orgánom vylúčené.
- 16 Súdny dvor Európskej únie vo svojom rozhodnutí CTL Logistics (rozsudok z 9. novembra 2017 – C-489/15) odôvodnil nesúlad preskúmania spravodlivého zaobchádzania podľa § 315 BGB vykonávaného občianskoprávnymi súdmi s vecnými a procesnoprávnymi ustanoveniami smernice 2001/14/ES nasledovne:
- 17 Po prvé preskúmanie spravodlivého zaobchádzania poplatkov za používanie, ktoré, tak ako je upravené v § 315 BGB, zohľadňuje konkrétne okolnosti jednotlivých zmluvných vzťahov, nie je v súlade so zákazom diskriminácie a zásadou rovnosti zaobchádzania, ktoré sú zakotvené v smernici 2001/14/ES (body 69 až 76).

- 18 Po druhé má zodpovedajúce preskúmanie spravodlivého zaobchádzania za následok, že manažér infraštruktúry stratí rozhodovací priestor pri určovaní poplatkov za používanie, ktoré článok 4 ods. 1 smernice 2001/14/ES necháva vedome otvorené, aby podporil optimalizáciu používania zariadení. V tom zároveň spočíva zásah do nezávislosti riadenia podnikov manažérov infraštruktúry, ktorú má smernica zaručiť (body 77 až 83).
- 19 Po tretie je preskúmanie spravodlivého zaobchádzania občianskoprávnymi súdmi nezlučiteľné s regulačnými kritériami posúdenia. Ak by občianskoprávne súdy tieto kritéria naopak brali do úvahy a priamo uplatňovali právnu úpravu v oblasti železničnej dopravy, zasiahli by tým do výlučnej právomoci regulačného orgánu podľa článku 30 smernice 2001/14/ES (body 84 až 87).
- 20 Po štvrté vyzdvihuje Súdny dvor Európskej únie „prakticky neprekonateľné ťažkosti“ pre regulačné orgány spočívajúce v tom, aby rôzne individuálne súdne rozhodnutia čo možno najskôr zakomponovali do nediskriminačného systému. Až do zásahu zo strany najvyššieho súdneho orgánu by nevyhnutne vyplývala diskriminácia medzi podnikmi, ktoré sa obrátili a neobrátili na občianskoprávny súd. Regulačný orgán by potom v nadväznosti na právoplatné občianskoprávne rozhodnutie musel reagovať zmenou poplatkov, čo by naopak malo za následok neoprávnený zásah do rozhodovacieho priestoru manažéra infraštruktúry a rovnako neoprávnený zásah do výlučnej právomoci regulačného orgánu (body 88 až 93).
- 21 Po piate preskúmaním spravodlivého zaobchádzania by sa narušil účinok rozhodnutia regulačného orgánu *erga omnes*, teda záväznosť tohto rozhodnutia pre všetky dotknuté strany z odvetvia železničnej dopravy. Účinok rozsudku občianskoprávneho súdu, ktorý vyjadruje povinnosť vrátenia zvýšených poplatkov, zostáva nevyhnutne obmedzený na účastníkov sporu. Tým by účastník konania, ktorý spor vyhral, zároveň dosiahol výhodu voči iným podnikom a porušil by sa cieľ smernice spočívajúci v zaručení spravodlivej hospodárskej súťaže (body 94 až 97).
- 22 Po šieste je v občianskoprávnom súdnom konaní možné uzavrieť vyrovnanie bez toho, aby sa toho musel zúčastniť regulačný orgán. To nie je v súlade s článkom 30 ods. 3 druhou a treťou vetou smernice 2001/14/ES, podľa ktorého rokovania sa medzi účastníkmi musia uskutočniť pod dohľadom regulačného orgánu a ten zasiahne v prípade, keď sú rokovania pravdepodobne v rozpore s požiadavkami tejto smernice (body 98 až 99).
- 23 Po siedme nie je nakoniec preskúmanie spravodlivého zaobchádzania v súlade s cieľom smernice 2001/14/ES, ktorý spočíva v stimulovaní manažérov infraštruktúry k optimalizácii využívania ich infraštruktúry (body 100 až 102).
- 24 Argumenty, ktoré Súdny dvor Európskej únie použil proti preskúmaniu spravodlivého zaobchádzania občianskoprávnymi súdmi, je možné bez zásadných obmedzení preniesť aj na preskúmanie poplatkov za používanie z hľadiska

kartelového práva. To platí najmä pre rozhodujúce hľadisko, totiž tým spôsobené nebezpečenstvo, že rozhodnutia rôznych občianskoprávných súdov vydané v jednotlivom prípade a bez ohľadu na kontrolu regulačným orgánom nakoniec môžu viesť k tomu, že rôzne podniky železničnej dopravy za využitie rovnakých služieb zaplatia rôzne poplatky. Tým by sa zároveň prekrútila centrálna požiadavka smernice 2001/14/ES zaručiť nediskriminačný prístup k železničnej infraštruktúre a tak umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy (k tomu pozri odôvodnenia 5, 11 a 16). Aj zásah do výlučnej právomoci regulačného orgánu a tým spôsobené takmer neriešiteľné ťažkosti by boli identické. Všetko hovorí v prospech toho, že kontrola zneužívania vnútroštátnymi občianskoprávnymi súdmi sa má tiež považovať za nezlučiteľnú s ustanoveniami smernice 2001/14/ES.

- 25 Senát sa však nedokáže prikloniť k názoru, ktorý zastáva Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), podľa ktorého musí byť odlišné posúdenie nevyhnutné preto, že v prípade článku 102 ZFEÚ nejde ako v prípade § 315 BGB o vnútroštátne právo, ale o ustanovenie primárneho práva Únie a tým ide o predpis vyššej právnej sily voči ustanoveniam smernice 2001/14/ES. Je síce správne, že článok 102 ZFEÚ ako predpis primárneho práva Únie vyžaduje priame uplatnenie vo všetkých členských štátoch Únie. Rovnako je správne, že vnútroštátne súdy sú preto povinné priamo uplatniť článok 102 ZFEÚ (pozri už rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 30. januára 1974, vec 127/73 – BRT/SABAM, Zb. 1974, 51, body 15 až 17).
- 26 Súdny dvor Európskej únie však doteraz ešte nerozhodol, či to platí aj vtedy, ak je určenie poplatkov kontrolované regulačným orgánom, ktorého rozhodnutia rovnako podliehajú súdnemu preskúmaniu. Nič iné nevyplýva ani z rozsudku Súdneho dvora Telefónica. Tam síce poukázal na to, že zásah Európskej komisie podľa článku 102 ZFEÚ nepredpokladá predchádzajúce preskúmanie opatrení vnútroštátnym regulačným orgánom (rozsudok z 10. júla 2014 – C-295/12). Toto konštatovanie sa však nedá preniesť na tu sporný skutkový stav. Keďže inak ako v prípade preskúmania poplatkov občianskoprávnymi súdmi v jednotlivom prípade, pri uplatnení článku 102 ZFEÚ Európskou komisiou neexistuje ani nebezpečenstvo značného počtu súdnych rozhodnutí, ktoré sa podľa okolností od seba odlišujú, ani sa tým neuplatnia viaceré nekoordinované právne postupy. Rozhodnutia Európskej komisie navyše podliehajú preskúmaniu Súdnym dvorom Európskej únie, čím je zaručené jednotné uplatnenie v jednotlivom prípade.
- 27 Ďalšie právne stanovisko, ktoré uviedol Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) a podľa ktorého je rôzne právne posúdenie preskúmania spravodlivého zaobchádzania podľa § 315 BGB na jednej strane a kontrola porušovania kartelového práva na strane druhej odôvodnené, keďže posledné uvedené sa vzťahuje výlučne na minulosť a už z tohto dôvodu sa nemôže dostať do konfliktu s regulačným právom, sa rovnako nezdá byť zásadné. Je síce správne, že v prípade zavineného porušenia článku 102 ZFEÚ sa podľa § 33 ods. 1, § 33a ods. 1 GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, zákon proti obmedzovaniu hospodárskej súťaže) môže požadovať náhrada škody za obdobia v minulosti.

Porušenie článku 102 ZFEÚ však zároveň vedie k tomu, že zodpovedajúce právne úkony sú podľa § 134 BGB (prípadne aj len čiastočne) neplatné, čo sa môže určovacou žalobou [§ 256 ZPO, Zivilprozessordnung (Občiansky súdny poriadok)] určiť aj s účinkom do budúcnosti. Poškodenému nakoniec v prípade porušenia článku 102 ZFEÚ podľa § 33 ods. 1 GWB prináležia aj nároky na odstránenie a zdržanie sa určitého konania, ktoré rovnako smerujú do budúcnosti. Navyše a bez ohľadu na to sa vôbec nezdá vylúčené, ale skôr pravdepodobné, že spravodlivá hospodárska súťaž v prípade poskytovania služieb v oblasti železničnej dopravy by bola narušená aj vtedy, ak by sa jednotlivým podnikom už zaplatené poplatky vrátili dodatočne vo forme náhrady škody, čo by opäť nebolo v súlade s cieľom smernice 2001/14/ES.

- 28 Nakoniec nie je presvedčivé ani stanovisko, ktoré zastáva Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), podľa ktorého regulačnému orgánu podľa článku 30 ods. 3 smernice 2001/14/ES neprináleží oprávnenie preskúmať už zaplatené poplatky. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) sa v odôvodnení tohto výkladu smernice odvoláva len na návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Mengozzi 24. novembra 2016 vo veci C-489/15 – CTL Logistics (pozri bod 58), ktoré však Súdny dvor Európskej do svojho rozsudku z 9. novembra 2017 neprebral. Európska komisia vo svojom predchádzajúcom stanovisku z 23. decembra 2015, ku ktorému sa Súdny dvor Európskej únie nakoniec priklonil, explicitne zaujala opačné stanovisko (pozri bod 19 a nasl.). Zo znenia ustanovenia a odôvodnení smernice sa pre výklad, ktorý zastáva Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), rovnako nedajú odvodiť žiadne pevné indície. Nakoniec ide aj tu o otázku, ktorú má rozhodnúť Súdny dvor Európskej únie, ktorý je sám povolaný na záväzný výklad práva Únie.