

Asia C-222/21**Ennakkoratkaisupyyntö****Jättämispäivä:**

22.3.2021

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Obvodní soud pro Prahu 1 (Tšekki)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

1.10.2020

Kantaja:

České dráhy, a.s.

Vastaajat:

Univerzita Pardubice ja 103 muuta vastaajaa

VÄLIPÄÄTÖS

Obvodní soud pro Prahu 1 (Prahan 1. kaupunginosan alioikeus, Tšekki) on päättänyt [– –] asiassa, jossa

kantajana on **České dráhy, a.s.**,

[– –] Praha 1

ja joka koskee siviiliprosessilain viidennen osan mukaista kannetta

seuraavaa:

[– –] [menettelyn keskeyttäminen]

[– –] Obvodní soud pro Prahu 1 esittää SEUT 267 artiklan nojalla Euroopan unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- 1) Täyttääkö siviiliprosessilain nro 99/1963 (jäljempänä siviiliprosessilaki) viidennen osan kaltainen kansallinen lainsäädäntö vaatimukset sääntelyelimen päätösten saattamisesta tuomioistuimen tutkittavaksi yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta 21.11.2012

annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU (jäljempänä direktiivi 2012/34) 56 artiklan 10 kohdan mukaisesti?

- 2) Jos vastaus ensimmäiseen kysymykseen on myöntävä, voidaanko pitää direktiivin 2012/34 56 artiklan 6 kohdan mukaisena sitä, että sääntelyelimen päätös korvataan yksittäisten yleisten tuomioistuimien tuomioilla pääasian infrastruktuurimaksujen tasoa koskevissa menettelyissä, joihin hakijat ja rataverkon haltija osallistuvat mutta joihin sääntelyelimeltä on evätty pääsy?
- 3) Jos vastaus ensimmäiseen kysymykseen on myöntävä, sallitaanko direktiivin 2012/34 55 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa yhden ainoan kansallisen rautatiealan sääntelyelimen perustamista koskevissa vaatimuksissa kyseisen direktiivin 56 artiklan 2, 6, 11 ja 12 kohdan mukaisen sääntelyelimen toiminnan ja sen 57 artiklan 2 kohdan mukaisen yhteistyön toteuttamisen osalta sellainen mahdollisuus, että sääntelyelimen päätökset voitaisiin korvata pääasiassa sellaisten yksittäisten yleisten tuomioistuinten tuomioilla, joita sääntelyelimen toteamat tosiseikat eivät sido ratkaisun antamisessa?

[– –] [kansallinen menettely]

Praha, 1.10.2020

[– –]

[alkup. s. 2]

OBVODNÍ SOUD PRO PRAHU 1

[– –]

[– –] [ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen osoite, asiakirjaviitteet, Euroopan unionin tuomioistuimen osoite, tuomioistuimen avustajan nimi]

24.3.2021

[– –] [alkup. s. 3] [– –] [alkup. s. 4] [– –] [kantajan ja 104 vastaajan nimet ja tunnistenumerot]

Arvoisat vastaanottajat,

vastaamme 4.3.2021 päivättyyn pyyntöönne, joka koskee Obvodní soud pro Prahu 1:ssä [– –] vireillä olevan menettelyn, jonka aikana nousi esiin ennakkoratkaisukysymys, joka esitettiin Euroopan unionin tuomioistuimelle 2.3.2121, luonteen ja vaiheiden lyhyttä yhteenvetoa mielellään yhdellä A4-kokoisella asiakirjasivulla, siten, että ottaen huomioon vireillä olevan asian aihepiirin, asianosaisten määrän ja asiakirja-aineiston laajuuden johdosta tuomioistuimen oli toimittava niin, että ennakkoratkaisukysymyksen esittämiseen johtaneiden seikkojen osalta viitataan asiakirja-aineiston asianmukaisiin tietoihin, jotka ovat tämän sähköpostiviestin liitteenä.

Käsiteltävän asian **varsinaiset tosiseikat** ovat seuraavat:

Kantaja, České dráhy, a.s., vaati 21.10.2019 nostamallaan kanteella Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře 5.3.2019 [– –] tekemässä päätöksessä olevan **määräysosan 2 korvaamista** määräysosalla ”vuoden 2019 rautateiden verkkoselostuksen liitteessä 1 olevat II luku sekä III luvun 1 ja 2 kohta eivät ole rautatielain (zákon o dráhách) vastaisia” ja **saman päätöksen vuoden 2019 rautateiden verkkoselostuksen liitteessä 1 olevaa IV lukua koskevan määräysosan korvaamista** määräysosalla ”vuoden 2019 rautateiden verkkoselostuksen liitteessä 1 oleva IV luku on rautatielain 33 §:n 3 momentin k kohdan vastainen. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře asettaa Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Perneralle (Pardubicen yliopiston liikennetieteellinen tiedekunta, Tšekki) tämän päätöksen lainvoimaiseksi tulemisesta alkaen 90 vuorokauden määräajan, jonka päätyttyä vuoden 2019 rautateiden verkkoselostuksen liitteessä 1 olevia II lukua, III luvun 1 ja 2 kohtaa sekä IV lukua ei voida enää soveltaa.”

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře ehdotti 13.8.2020 **ennakkoratkaisukysymyksen esittämistä** seuraavin **perustein**:

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (jäljempänä virasto) arvioi hallinnollisessa menettelyssä [– –] rautatielain 34e §:n nojalla vuoden 2019 aikataulua koskevan rautateiden verkkoselostuksen (direktiivin 2012/34 27 artiklassa tarkoitettuja verkkoselostuksia) yhdenmukaisuuden rautatielain kanssa ja teki 5.3.2019 päätöksen [– –]. **[alkup. s. 5]** Rataverkon haltija on České dráhy, a. s. (jäljempänä verkon haltija) ja ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä vastaa Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera (jäljempänä käyttöoikeuden myöntävä elin). Verkon haltija teki päätöksestä viraston pääjohtajalle oikaisuvaatimuksen. Viraston pääjohtaja vahvisti 20.8.2020 antamallaan päätöksellä [– –] viraston ensimmäisen asteen päätöksen.

Virasto arvioi viran puolesta hallinnollisessa menettelyssä vuoden 2019 rautateiden verkkoselostuksen liitettä 1: ”Ehdotus rautateiden infrastruktuurin käytön estävistä häiriöistä määrättäviin uhkasakkoihin sovellettavista järjestelyistä, mukaan lukien puolueettomat tuomioistuimen ulkopuoliset ratkaisumenettelyt riidoissa, jotka koskevat rautateiden infrastruktuurin käytön estäviä häiriöitä”. Kyse on direktiivin 2012/34 35 artiklan mukaisesta seuraamusjärjestelystä. Se on osa infrastruktuurimaksujen tason määrittämistä ja hinnoittelujärjestelmää, joista on säädetty direktiivin 2012/34 IV luvun 2 jaksossa. Se saatettiin osaksi Tšekin kansallista lainsäädäntöä rautatielain 33 §:n 3 momentin k kohdan mukaisesti.

Virasto päätti, että seuraamukset, jotka eivät liity rautateiden infrastruktuurin käytön estävään häiriöön, eivät kuulu rautatielain 33 §:n 3 momentin k kohdan mukaisiin uhkasakkoihin sovellettaviin järjestelyihin, ja siksi vuoden 2019 rautateiden verkkoselostuksen liitteessä 1 olevat II luku, III luvun 1 ja 2 kohta sekä IV luku olivat ristiriidassa rautatielain 33 §:n 3 momentin k kohdan kanssa.

Virastossa käydyin alkuperäisen hallinnollisen menettelyn asianosainen ja rataverkon haltija České dráhy, a. s. nosti siviiliprosessilain viidennen osan nojalla Obvodní soud pro Prahu 1:ssä kanteen, jossa se vaati asian käsittelyä uudelleen Obvodní soud pro Prahu 1:ssä ja viraston päätöksen korvaamista tuomioistuimen antamalla tuomiolla siviiliprosessilain 250j §:n nojalla.

Direktiivin 2012/34 56 artiklan 10 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi. Oikeudenkäyntiä siviiliprosessilain viidennen osan nojalla ei voida pitää [– –] [kirjoitusvirhe] sääntelyelimen päätöksen saattamisena tuomioistuimen tutkittavaksi.

Tuomioistuin käsittelee hallinnollisessa menettelyssä päätetyn asian kokonaan uutena asiana, ja se voi antaa ratkaisun sääntelyelimen päätöstä huomioimatta eikä sillä ole velvollisuutta ottaa huomioon sääntelyelimen perusteluja. Tuomioistuin ei voi kumota sääntelyelimen päätöstä ja palauttaa sitä sääntelyelimen käsiteltäväksi uutta päätöstä varten. Tuomioistuin voi hylätä kanteen tai tehdä omatoimisesti päätöksen ja korvata sillä sääntelyelimen päätöksen. Sääntelyelimellä ei juuri ole mahdollisuutta puolustaa päätöstään tuomioistuimissa.

Nejvyšší správní soud (ylin hallintotuomioistuin, Tšekki) vahvisti edellä olevat päätelmät 21.6.2007 antamallaan tuomiolla nro 1 As 53/2006: ”Siviiliprosessilain viidennen osan perusteella päätöksiä tekevät tuomioistuimet eivät tutki sääntelyelimen päätöksiä vaan korvaavat sen tekemät päätökset, jolloin ne asettuvat käytännössä päätöksiä tekevän elimen asemaan.”

Tšekissä on yhteensä 86 siviiliprosessilain viidennen osan mukaisten kanteiden käsittelyyn toimivaltaista tuomioistuinta, joiden alueellinen toimivalta määräytyy menettelyn asianosaisten kotipaikan perusteella. Käytännössä on mahdollista, että yksittäiset siviilituomioistuimet voisivat tehdä toisistaan poikkeavia päätöksiä rautateiden verkkoselostuksen yhdenmukaisuudesta rautatielain kanssa.

Tämän seurauksena yksittäisten riippumattomien siviilituomioistuinten päätökset, jotka eivät välttämättä ole yhdenmukaisia ylimpien tuomioistuinten oikeuskäytännön kanssa, voisivat korvata sääntelyelimen harjoittaman valvonnan yhtenäisyyden.

Ottaen huomioon edellä kuvatun oikeudenkäytisääntelyn jokainen Tšekin yksittäinen siviilituomioistuin toimii siviiliprosessilain viidennen osan nojalla erillisenä rautatiealan sääntelyelimenä. Tämä on vastoin direktiivin 2013/34 55 artiklan 1 kohtaa, jonka mukaan kunkin jäsenvaltion on perustettava rautatiealalle yksi kansallinen sääntelyelin.

Hallintolainkäyttö vastaa kaikilta osin 2013/34 56 artiklan 10 kohdan vaatimuksia, jotka koskevat mahdollisuutta saattaa sääntelyelimen päätökset tuomioistuimen tutkittavaksi. Sääntelyelimen päätöksistä nostetuissa kanteissa vain yksi hallintotuomioistuin on toimivaltainen. Hallintolainkäyttölain mukainen muutoksenhakumenettely on luonteeltaan kassaatiomenettely. Tuomioistuin voi kumota päätöksen lainvastaisuuden tai puutteiden perusteella. Sääntelyelimen on sen jälkeen tehtävä asiassa uusi päätös, mutta hallinnollisen tuomioistuimen oikeudellinen näkemys sitoo sitä.

[alkup. s. 6] Direktiivi 2012/34 saatettiin osaksi kansallista rautatielakia vasta Nejvyšší správní soudin antaman päätöksen jälkeen. Lisäksi hyväksyttiin liikenneinfrastrukturiviranomaisesta annettu laki nro 320/2016 (zákon o úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře), jolla perustettiin sääntelyelin, jolle sääntelyviranomaisen tehtävä siirrettiin Drážní úřadilta (rautatievirasto, Tšekki).

Rautateiden rautatielain yhteensopivuuden tutkintaa muutettiin samalla, kun direktiivi 2012/34 saatettiin osaksi kansallista lainsäädäntöä, siten, että sääntelyelin ainoastaan arvioi rautateiden verkkoselostuksen lainmukaisuuden eikä korvaa sitä konkreettisella tekstillä. Sääntelyelimen on arvioitava rautateiden verkkoselostus nykyisin myös viran puolesta.

Samankaltaisessa tapauksessa on jo annettu Euroopan unionin tuomioistuimen ratkaisu, jota voidaan soveltaa käsiteltävään asiaan.

Kyse on unionin tuomioistuimen (viidennen jaoston) 9.11.2017 antamasta tuomiosta CTL Logistics GmbH v. DB Netz AG (C-489/15, EU:C:2017:834).

Virasto täydentää, että direktiivillä 2012/34 korvattiin aiempi direktiivi 2001/14 ja että siinä säädetään verkkoselostuksesta ja siihen liittyvästä sääntelyelimen toteuttamasta arvioinnista samaan tapaan kuin aiemmassa direktiivissä. Direktiivin 2012/34 55 ja 56 artiklassa laajennettiin ja kiristettiin sääntelyelintä koskevia vaatimuksia direktiivin 2001/14 30 ja 31 artiklan säännöksiin verrattuna. Nykyisin korostetaan yhden yksittäisen sääntelyelimen olemassaoloa.

Viraston näkemyksen mukaan unionin tuomioistuimen tuomiota CTL Logistics voidaan soveltaa täysin käsiteltävänä olevaan menettelyyn, ja tästä syystä viraston toimintaa koskeva muutoksenhaku tuomioistuimessa siviiliprosessilain viidennen osan nojalla on ristiriidassa direktiivin 2012/34 päämäärän kanssa, mikä on esteenä sellaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jonka mukaan verkkoselostusta koskeviin sääntelyelimen päätöksiin voidaan hakea muutosta tuomioistuimessa siviiliprosessilain viidennen osan nojalla.

Siviiliprosessilain 99 §:ssä sallitaan menettelyn päättäminen tuomioistuimessa tehtyyn sovintoon. Jos tuomioistuin hyväksyy sovinnon, verkkoselostuksen laillisuudesta päätettäisiin tosiasiallisesti hakijoiden ja rataverkon haltijan välisellä sopimuksella.

Sovinnon hyväksyminen ei vastaisi direktiivin 2012/34 56 artiklaa, sillä siinä säädetään, että hakijalla on oikeus hakea muutosta rataverkon haltijan tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tai palvelupaikan ylläpitäjän tekemiin päätöksiin, jotka koskevat verkkoselostuksessa vahvistettuja perusteita, ja että sääntelyelimen on käsiteltävä valitukset. Direktiivissä 2012/34 todetaan lisäksi, että sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan eivätkä ole jonkin toisen hallinnollisen tahon valvonnan alaisia.

Viraston rautateiden verkkoselostuksen ja rautatielain yhteensopivuuden arviointia rautatielain 34e §:n nojalla koskeva päätös olisi siten merkityksetön, sillä osapuolet voisivat kiertää viraston menettelyn milloin tahansa tekemällä sovinnon tuomioistuimessa, jolloin viraston kannalla ei olisi mitään merkitystä. Rautateiden verkkoselostuksen laillisuuden lopullisesta arvioinnista ei näin ollen vastaisi virasto vaan ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäjä ja ratakapasiteetin hakijat, jotka voisivat päättää keskenään, onko rautateiden verkkoselostus lainmukainen vai ei.

Direktiivin 2012/34 56 artiklan 10 kohdan mukaan sääntelyelimen päätökset on voitava saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi. Tätä säännöstä ei voida missään tapauksessa tulkita siten, että tuomioistuimet muutoksenhakumenettelyn eli sääntelyelimen päätöksen tutkimisen sijaan käytännössä korvaisivat sääntelyelimen tehtävät.

Viraston sääntelytoiminnan yksityistäminen on ristiriidassa sopimuksen heikomman osapuolen suojaa koskevan periaatteen kanssa silloin, kun

viranomaisen on sääntelytoiminnallaan valvottava myös sitä, että rataverkon haltija ei väärinkäytä luonnollista monopoliasemaansa yksittäisiä rautatieyhtiöitä vastaan.

Viraston viran puolesta tekemien päätösten arvioiminen tuomioistuimessa voi johtaa tilanteeseen, jossa virasto voi tehdä päätöksen, johon hakijat, rataverkon haltija ja käyttöoikeuden myöntävä elin eivät ole tyytyväisiä. Ottaen huomioon, että tällaisessa tilanteessa se ei olisi menettelyn asianosainen [alkup. s. 7] kantajaa vastaan, kantaja pääsisi menettelyllisesti erityisen edulliseen asemaan ilman vastapuolta, mikä voisi johtaa sääntelyelimen kiertämiseen.

Tuomioistuimessa käsiteltävässä asiassa on kyse infrastruktuurimaksujen tason määrittämisestä ja hinnoittelujärjestelmästä, joista on säädetty direktiivin 2012/34 IV luvun 2 jaksossa.

Direktiivin 56 artiklan 6 kohdan mukaan ”sääntelyelimen on varmistettava, että infrastruktuurin haltijan määräämät maksut ovat IV luvun 2 jakson mukaisia ja ketään syrjimättömiä. Infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja rataverkon haltijan välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla. Sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä luvussa säädettyjä vaatimuksia”.

Siviiliprosessilain viidennen osan nojalla käydyssä menettelyssä asia käsitellään kokonaan uudelleen, mukaan lukien direktiivin 2012/34 56 artiklan 6 kohdan mukainen maksujen taso, mutta ilman sääntelyelimen mahdollisuutta osallistua menettelyyn. Viraston näkemyksen mukaan saman asian käsittely yleisessä tuomioistuimessa ilman sääntelyelimen läsnäoloa on ristiriidassa direktiivin säännösten kanssa.

Lopuksi siviiliprosessilain viidennen osan soveltaminen on ristiriidassa direktiivin 2012/34 kanssa myös siksi, että viraston päätöstä koskevassa muutoksenhaussa toimivaltaisia ovat joissakin tapauksissa hallintotuomioistuimet ja muissa tapauksissa siviilituomioistuimet. Se koskee erityisesti tätä tapausta, jossa on määritetty lainvastaisesti hinnat – maksut, joiden soveltamisen johdosta rataverkon haltijaa syytetään rikkomuksesta. Mahdollista rikkomusta koskevan viraston päätöksen ottaa mahdollisen kanteen nostamisen yhteydessä tutkittavaksi hallintotuomioistuin. Näiden hintojen yhdenmukaisuus rautateiden verkkoselostuksen kanssa käsitellään asian osalta tarvittaessa uudelleen siviilituomioistuimessa. Sääntelyelimen toiminnan eli päätöksien saattaminen tuomioistuimen tutkittavaksi erityyppisissä, direktiivin 2012/34 56 artiklan 1 kohdan mukaisissa menettelyissä vaihtelee sen mukaan, mikä tuomioistuin on toimivaltainen kussakin menettelytyypissä.

Sillä, että asiaa arvioivat eri tuomioistuimet erilaisissa menettelyissä, hajautetaan sääntelykäytäntöä direktiivin 2012/34 55 artiklan 1 kohdan vastaisesti. Tässä direktiivin kohdassa säädetään, että kunkin jäsenvaltion on perustettava rautatiealalle yksi kansallinen sääntelyelin. Tämä voi johtaa kahden

yhteensovittamattoman päätöksentekojärjestelmän päällekkäisyyteen, mikä on ilmeisessä ristiriidassa direktiivin 2012/34 56 artiklan tavoitteen kanssa.

Siviiliprosessilain viidennen osan nojalla päätöksiä tekevät siviilituomioistuimet eivät täytä kaikkia vaatimuksia, joita direktiivissä 2012/34 asetetaan sääntelyelimen päätöksenteolle. Näillä tuomioistuimilla ei ole velvollisuutta julkaista päätöksiään direktiivin 2012/34 56 artiklan 11 kohdan edellyttämällä tavalla. Siviiliprosessilain 158 §:n säännösten mukaan siviilioikeuden tuomio on annettava tiedoksi ainoastaan oikeudenkäynnin asianosaisille. Mikäli virastoa ei hyväksytä oikeudenkäynnin asianosaiseksi, lainsäädäntö ei velvoita toimittamaan tuomion kirjallista alkuperäiskappaletta sääntelyelimelle, jonka päätös tuomiolla korvataan.

Siviilituomioistuimilla ei ole valtuuksia seurata direktiivin 2012/34 56 artiklan 2 kohdan mukaisesti kilpailutilannetta rautatieliikenteen markkinoilla ja rataverkon haltijoiden toimintaa verkkoselostuksessa esitettyjen sääntöjen osalta ehkäistäkseen syrjinnän hakijoita kohtaan. Niiden päätöksenteko ei siis voi korvata sääntelyelimen päätöksentekoa.

Mitä sovintoon tulee, siviilituomioistuimet eivät voi varmistaa, että infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja rataverkon haltijan välillä käydään sääntelyelimen johdolla, kuten direktiivin 2012/34 56 artiklan 6 kohdassa vaaditaan. Nämä maksut on ilmoitettu verkkoselostuksessa.

Siviilituomioistuimilla ei ole valtuuksia tehdä tarkastuksia tai teettää ulkopuolisia tarkastuksia rataverkon haltijoissa, palvelupaikan ylläpitäjissä ja tarvittaessa rautatieyrityksissä varmistaa tilien eriyttämistä koskevien säännösten noudattamisen direktiivin 2012/34 56 artiklan 12 kohdan edellyttämällä tavalla. Tarve tarkastuksien tekemiseen voi tulla esiin myös tuomioistuinmenettelyssä. **[alkup. s. 8]**

Siviilituomioistuimilla ei ole valtuuksia tehdä tiivistä yhteistyötä, myös työjärjestelyjen avulla, avustaa toisiaan markkinoiden seurantatehtävissään sekä valitusten (mukaan lukien rautateiden verkkoselostusta koskeva muutoksenhaku) ja tutkimusten käsittelyssä direktiivin 2012/34 57 artiklan 2 kohdan edellyttämällä tavalla.

Nejvyšší správní soudin 7.5.2014 antamassa tuomiossa nro 1 As 28/2014 – 62 todetaan muun muassa 29 kohdassa, että ”direktiivin 2001/14/EY 30 artiklan 6 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi; Tšekissä sääntelyelimenä toimii Drážní úřad. Direktiivissä ei kuitenkaan määritetä yksittäisten jäsenvaltioiden tuomioistuinten aineellista toimivaltaa eli on kokonaan jäsenvaltioiden päätettävissä, mikä tuomioistuin määritetään toimivaltaiseksi sääntelyelimen päätösten tutkimisessa. Tutkittavaksi saattamista koskeva vaatimus täyttyy Tšekin olosuhteissa niin hallintolainkäyttölain (soudní řád správní) 65 §:n ja sitä seuraavien lainkohtien

mukaisessa menettelyssä kuin siviiliprosessilain viidennen osan mukaisessa menettelyssä, jota on pidettävä tässä suhteessa lähtökohtaisesti samanarvoisena menettelynä. Koska käsiteltävässä asiassa tuomioistuimen aineellisen toimivallan määrittämisen kannalta ratkaisevassa asemassa on kansallinen lainsäädäntö, ei direktiivin 2001/14/EY tai Euroopan unionin muiden säädösten tulkinta tai pätevyyden arviointi ole tarpeen. Nejvyšší správní soud on näin ollen päättänyt olla esittämättä ennakkoratkaisukysymystä unionin tuomioistuimelle SEUT 267 artiklan nojalla”.

Tuomion antamisen jälkeen on muutettu sääntelyelintä koskevia vaatimuksia ja annettu edellä mainittu tuomio CTL Logistics. Vaikka direktiivissä 2012/34 ei säädetä tuomioistuimen aineellisesta toimivallasta, siinä kuitenkin säädetään päätöksentekomenettelystä. Ei ole siis täysin totta, että tutkittavaksi saattamista koskeva vaatimus täytyisi Tšekin olosuhteissa molemmissa tuomioistuinmenettelyissä. Käsittely siviilituomioistuimessa on viraston näkemyksen mukaan ristiriidassa direktiivin 2012/34 kanssa. Näin ollen virasto ehdottaa, että tuomioistuimen tulisi esittää ennakkoratkaisukysymys unionin tuomioistuimelle SEUT 267 artiklan nojalla.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře toteaa yhteenvedossaan, että se pitää rautateiden verkkoselostuksen ja rautatielain yhdenmukaisuudesta tehtyjen viraston päätösten tuomioistuimen tutkittavaksi saattamista siviiliprosessilain viidennen osan nojalla koskevaa nykyistä kansallista lainsäädäntöä direktiivin 2012/34 vastaisena seuraavista syistä:

- a) lainsäädäntö ja oikeuskäytäntö ovat muuttuneet Nejvyšší správní soudin antaman tuomion jälkeen, ja siksi ennakkoratkaisukysymyksen esittämiseksi on muodostunut perusteet;
- b) direktiivin 2012/34 56 artiklan 10 kohdan vastaisesti kyse ei ole viraston päätöksen saattamisesta tuomioistuimen tutkittavaksi, vaan samassa asiassa tehdystä uudesta päätöksestä;
- c) yleiset tuomioistuimet korvaavat tuomioillaan viraston päätökset, joten ne rikkovat direktiivin 2012/34 55 artiklan 1 kohtaa, jonka mukaan rautatiealalle on perustettava yksi kansallinen sääntelyelin;
- d) Tšekin yhteensä 86 yleisen tuomioistuimen päätöksentekokäytäntö voi korvata toimivaltaisen elimen toteuttaman yhtenäisen valvonnan siten, että tuomioistuimet voivat ottaa päätökset tutkittavaksi ja antaa tämän elimen päätösten vastaisia tuomioita, jolloin seurauksena on kahden koordinoimattoman päätöksentekojärjestelmän päällekkäisyys, mikä on ilmeisessä ristiriidassa direktiivin 2012/34 55 ja 56 artiklan tavoitteen kanssa;
- e) tuomioistuimessa tehty hakijoiden ja rataverkon haltijan välinen sovinto voisi tehdä sääntelyelimen roolin tarpeettomaksi, mikä on kokonaan ristiriidassa direktiivin 2012/34 tarkoituksen kanssa;

f) sääntelyelimellä ei ole siviilioikeudellisessa menettelyssä pienintäkään mahdollisuutta puolustaa omia päätöksiään, ja viraston päätökset korvaavia tuomioistuimen päätöksiä voidaan tehdä ilman, että sääntelyelimen toimintaa huomioitaisiin;

g) direktiivin 2012/34 56 artiklan 6 kohdan vaatimus siitä, että infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja rataverkon haltijan välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla, ei täyty;

h) siviilituomioistuimet eivät täytä edes direktiivin 2012/34 56 artiklan 2, 11 ja 12 kohdan ja 57 artiklan 2 kohdan vaatimuksia. **[alkup. s. 9]**

Tukevien taustatietojen osalta viittaamme oikeudenkäyntiasiakirjoihin, jotka toimitetaan teille samanaikaisesti.

[– –] [tuomioistuimen avustajan nimi, ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin]