

Zadeva C-222/21**Predlog za sprejetje predhodne odločbe****Datum vložitve:**

22. marec 2021

Predložitveno sodišče:

Obvodní soud pro Prahu 1 (Češka republika)

Datum predložitvene odločbe:

1. oktober 2020

Tožeča stranka:

České dráhy, a.s.

Tožena stranka:

Univerzita Pardubice in 103 drugih udeležencev

SKLEP

Obvodní soud pro Prahu 1 (občinsko sodišče v Pragi 1, Češka republika) [...] (ni prevedeno) je v zadevi,

ki jo je vložila: **České dráhy, a.s.**

[...] (ni prevedeno) Praga 1

v zvezi s tožbo v skladu s petim delom občanský soudní řád (zakonik o civilnem postopku).

sklenilo:

[...] (ni prevedeno) [Postopek se prekine.]

[...](ni prevedeno) Na podlagi člena 267 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljevanju: PDEU) Obvodní soud pro Prahu 1 (občinsko sodišče v Pragi 1) Sodišču Evropske unije predloži v predhodno odločanje naslednja vprašanja:

- (1) Ali nacionalna zakonodaja, kot je določeno v petem delu zákon č. 99/1963 Sb., Občanský soudní řád (zakon št. 99/1963, zakonik o

civilnem postopku, v nadaljevanju: o.s.ř.) izpolnjuje zahteve za sodni nadzor nad odločitvami regulatornega organa v skladu s členom 56(10) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (v nadaljevanju: Direktiva 2012/34)?

- (2) Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je v skladu s členom 56(6) Direktive 2012/34, da se odločitve regulatornega organa v zvezi z višino infrastrukturne uporabnine nadomestijo z meritornimi sodbami posameznih skupnih sodišč v postopkih, v katerih sodelujejo prosilci in upravljavci infrastrukture, brez sodelovanja regulatornega organa?
- (3) Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali zahteve za ustanovitev enotnega nacionalnega regulatornega organa za železniški sektor, ki jih določa člen 55(1) Direktive 2012/34, funkcije regulatornega organa, ki jih določa člen 56(2), (11) in (12) Direktive 2012/34, ter sodelovanje regulatornih organov, ki ga določa člen 57(2) Direktive 2012/34 dovoljujejo, da se meritorne odločbe o zadevi, ki jih izda regulatorni organ, nadomestijo s sodbami posameznih splošnih sodišč, ki niso povezane z dejanskim stanjem, ki ga je ugotovil regulatorni organ?

[...] (ni prevedeno) [nacionalni postopek]

Praga, 1. oktober 2020

[...] (ni prevedeno)

OBVODNÍ SOUD PRO PRAHU 1 (občinsko sodišče v Pragi 1)

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno) [naslov predložitvenega sodišča, št. zadeve, naslov Sodišča Evropske unije, ime sodnega pomočnika]

24. marec 2021

[...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) [imena in identifikacijske številke tožeče stranke in 104 toženih strank]

Spoštovani,

v skladu z vašo prošnjo z dne 4. marca 2021 za kratek (po možnosti na eni strani A4) povzetek narave in poteka postopka, ki ga vodi Obvodní soud pro Prahu 1 (občinsko sodišče v Pragi 1) \ [...] (ni prevedeno), v okviru katerega je bilo oblikovano in nato 2. marca 2021 Sodišču Evropske unije predloženo vprašanje za predhodno odločanje, vas obveščamo, da je bilo predložitveno sodišče zaradi predmeta zadeve, števila udeležencev v postopku in obsega predloženih dokumentov, primorano ukrepati tako, da bo glede na okoliščine predložitve vprašanja za predhodno odločanje napotilo na ustrezne dokumente iz sodnega spisa, ki bodo poslani kot priloga k temu elektronskemu dopisu.

Bistvo te zadeve:

Tožeča stranka, družba České dráhy, a.s., je v tožbi z dne 21. oktobra 2019 predlagala **nadomestitev točke 2** odločbe Úřad pro přístup k dopravní infrastruktúře (urad za dostop do prometne infrastrukture, v nadaljevanju: urad) z dne 5. marca 2019. \ [...] (ni prevedeno) z naslednjo točko: „Člen II in člen III(1) in (2) Priloge 1 k Prohlášení 2019 (program omrežja za leto 2019) ni v nasprotju z zákon o drahách (zákon o železnici)“ in **točke te odločbe v zvezi s členom IV Priloge 1 k Prohlášení 2019** (program omrežja za leto 2019) s točko, ki se glasi: „Člen IV Priloge 1 k Prohlášení 2019 (program omrežja za leto 2019) je v nasprotju s členom 33(1)(k) zákon o drahách (zákon o železnici). Urad določi Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera (Univerza v Pardubicah, Fakulteta za promet Jana Pernera, Češka republika) obdobje 90 dni od datuma pravnomočnosti te odločbe, po poteku katerega ni dovoljena uporaba člena II, člena III(1) in (2) ter člena IV Priloge 1 k Prohlášení 2019 (program omrežja za leto 2019).“

Urad je 13. avgusta 2020 predlagal vložitev predloga **za sprejetje predhodne odločbe iz naslednjih razlogov:**

Urad je v upravnem postopku \ [...] (ni prevedeno), v katerem je po uradni dolžnosti v skladu s členom 34e zakona o železnici preučil skladnost dokumenta,

imenovanega Prohlášení o dráze celostátní ao veřejně přístupných vlečkách provozovaných společností České dráhy a. s., platné pro jízdní řád 2018/19 (obvestilo o drážavnih železniških progah in javno dostopnih stranskih tirih, ki jih upravlja družba České dráhy a. s., ki velja za vozni red 2018/2019, to je program omrežja v smislu člena 27 Direktive 2012/34, imenovan „program 2019“) s tem zakonom 5. marca 2018 izdal odločbo \ [...] (ni prevedeno). Upravljavec infrastrukture je družba České dráhy a. s. (v nadaljevanju: upravljavec), medtem ko infrastrukturne zmogljivosti dodeljuje Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera (univerza v Pardubicah, fakulteta Jana Pernera za promet, v nadaljevanju: dodeljevalec). Upravljavec je v zvezi s to odločbo pri predsedniku urada vložil zahtevo za ponovno obravnavo zadeve. Predsednik urada je z odločbo z dne 20. avgusta 2020 \ [...] (ni prevedeno) potrdil odločbo urada, izdano na prvi stopnji.

V upravnem postopku je urad po uradni dolžnosti preizkusil zakonitost Priloge 1 k programu 2019 z naslovom Návrh ujednání o sankčních platbách za narušení provozování drážní dopravy, včetně nestranného způsobu mimosoudního řešení sporů týkajících se narušení provozování drážní dopravy na dráze (osnutek sporazuma o sankcijah za motnje v delovanju železniškega prometa, tudi v zvezi z nepristransko metodo zunajsodnega reševanja sporov glede motenj v delovanju železniškega prometa na železniških progah). Gre za načrt izvedbe iz člena 35 Direktive 2012/34, ki zajema sankcije. Ta je sestavni del določanja uporabnin za dostop do infrastrukture in sistema zaračunavanja, ki ju ureja poglavje IV, oddelek 2, Direktive 2012/34. V češko zakonodajo je bil prenesen s členom 33(3)(k) zakona o železnici.

Urad je presodil, da v primeru sankcij, ki niso povezane z motenjem delovanja železniškega prometa, ureditev sankcij v skladu s členom 33(3)(k) zakona o železnici ne velja, zato so člen II in člen III(1) in (2) ter IV priloge 1 k programu omrežja za leto 2019 v nasprotju s členom 33(3)(k) zakona o železnici.

Udeleženelec prvotnega upravnega postopka pred uradom in upravljavec infrastrukture, České dráhy a. s., je pri Obvodní soud pro Prahu 1 (občinsko sodišče v Pragi 1) vložil tožbo na podlagi petega dela o.s.ř., v kateri je predlagal, naj Obvodní soud pro Prahu 1 (občinsko sodišče v Pragi 1) \ [...] primer ponovno preuči in v skladu s členom 250j o.s.ř. odločitev urada nadomesti s svojo sodbo.

V skladu s členom 56(10) Direktive 2012/34 države članice zagotovijo, da za odločitve regulatornega organa obstaja možnost sodnega nadzora. Vendar sodni postopek, voden v skladu s petim delom o.s.ř. ne pomeni \ [...] (ni prevedeno) \ sodnega nadzora nad odločitvijo regulatornega organa.

Sodišče obravnava zadevo, rešeno v upravnem postopku, popolnoma od začetka, ima pravico izdati sodbo ne glede na prejšnjo odločitev regulatornega organa in mu ni treba zavzeti stališča do argumentov, sprejetih v odločbi. Sodišče ni pooblaščen, da razveljavi odločitev regulatornega organa in jo predloži v ponovno odločanje regulatornemu organu. Sodišče lahko tožbo zavrne ali o zadevi

odloči samostojno in tako nadomesti odločbo regulatornega organa. Regulatorni organ ima minimalno možnost za obrambo svoje odločbe na sodišču.

Zgornji preudarki so bili potrjeni v sodbi Nejvyšší správní soud (vrhovno upravno sodišče, Češka republika) z dne 21. junija 2007, št. zadeve I As 53/2006: „Sodišča, ki odločajo v skladu z določbami petega dela o.s.ř. odločbe upravnega organa ne nadzorujejo, temveč njegovo odločitev nadomestijo – dejansko se znajdejo v položaju organa, ki je odločbo izdal.“

V Češki republiki je skupno 86 sodišč, pristojnih za obravnavanje tožb v skladu s petim delom o.s.ř., pristojnost pa se določi glede na sedež strank v postopku. Obstaja realna možnost, da bodo posamezna civilna sodišča izdala popolnoma drugačne odločbe oglede skladnosti programa omrežja z zakonom o železnici.

Posledično lahko tiste posamezne sodbe neodvisnih civilnih sodišč, za katere obstaja možnost, da jih višja sodišča ne bodo poenotila, nadomestijo enotnost nadzora, ki ga izvaja regulatorni organ.

Glede na zgoraj opisano ureditev sodnih postopkov na podlagi petega dela o.s.ř. vsako posamezno civilno sodišče v Češki republiki načeloma neodvisno deluje kot regulatorni organ za železniški sektor. To je v nasprotju s členom 55(1) Direktive 2012/34, v skladu s katerim vsaka država članica ustanovi enotni nacionalni regulatorni organ za železniški sektor.

Sitem upravnega sodstva v celoti izpolnjuje zahteve za sodni nadzor nad odločitvami regulatornega organa v skladu s členom 56(10) Direktive 2012/34. Za obravnavo pritožb zoper odločitve regulatornega organa bi bilo vedno pristojno eno upravno sodišče. Postopki na podlagi soudní řád správní (zakonik o upravnem sporu, v nadaljevanju: s.ř.s.) so kasacijske narave. Sodišče lahko razveljavi odločbo zaradi njene nezakovitosti ali kršitve postopka. Nato regulatorni organ o zadevi ponovno odloči, pri čemer ga zavezuje pravna presoja upravnega sodišča.

Direktiva 2012/34 je bila v zakon o železnicah prenesena šele po sodbi Nejvyšší správní soud (vrhovno upravno sodišče). Sprejet je bil tudi Zákon č. 320/2016 Coll., O Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktúře (Zakon št. 320/2016 o Uradu za dostop do prometne infrastrukture), na podlagi katerega je bil ustanovljen regulatorni organ, ki je funkcijo regulatornega organa prevzel od Drážní úřad (železniški urad, Češka republika).

Institut preverjanja skladnosti programa omrežja z zakonom o železnici je bil ravno tako zakonsko urejen zaradi prenosa Direktive 2012/34, in sicer regulatorni organ ocenjuje le skladnost programa omrežja z zakonom in ga ne nadomešča z določeno vsebino. Regulatorni organ to oceno programa omrežja izvede na novo in po uradni dolžnosti.

Obstaja tudi sodba Sodišča Evropske unije, ki se nanaša na podoben primer in bi jo bilo treba uporabljati v obravnavani zadevi.

To je sodba Sodišča (peti senat) z dne 9. novembra 2017, CTL Logistics GmbH proti DB Netz AG, C-489/15, EU:C:2017:834.

Poleg tega urad dodaja, da je Direktiva 2012/34 nadomestila prejšnjo Direktivo 2001/14 in da na podoben način ureja vprašanje programa omrežja in njegovega nadzora s strani regulatornega organa. V členih 55 in 56 Direktive 2012/34 so bile zahteve v zvezi z regulatornim organom v primerjavi s členoma 30 in 31 Direktive 2001/14 jasno razširjene in poostrene. Novost je poudarjanje obstoja samo enega regulatornega organa.

Po mnenju urada je sodba Sodišča CTL Logistics v celoti uporabna za ta postopek in je zato sodni nadzor nad postopkom urada, izveden v skladu s petim delom o.s.ř., v nasprotju z namenom Direktive 2012/34, ki izključuje uporabo nacionalnih predpisov, v skladu s katerimi je postopek regulatornega organa v zvezi s programom omrežja predmet sodnega nadzora na podlagi petega dela o.s.ř.

V skladu s členom 99 o.s.ř. je dovoljeno postopek končati tudi s sodno poravnavo med udeleženci. Če bi sodišče potrdilo poravnavo, bi o zakonitosti programa omrežja dejansko določal sporazum med prosilci in upravljavcem infrastrukture.

Poravnava ne bi bila v skladu s členom 56(1) Direktive 2012/34, saj ta določa, da se pritožbe zoper odločitve upravljavca infrastrukture ali, po potrebi, proti odločitvam prevoznika v železniškem prometu ali upravljavca objektov za izvajanje železniških storitev, ki se nanašajo na program omrežja in merila, določana v tem programu, vložijo pri regulatornem organu. Direktiva 2012/34 tudi določa, da je odločitev regulatornega organa zavezujoča za vse stranke, ki jih ta odločitev zadeva, in ni predmet nadzora drugega upravnega organa.

Odločba urada glede ocene skladnosti programa omrežja z zakonom o železnici na podlagi člena 34e zakona o železnici, bi bila popolnoma nesmiselna, če bi stranke v postopku lahko kadar koli zaobšle urad in sklenile sodno poravnavo in bi bilo v tem primeru stališče urada povsem nepomembno. Končni razsodnik o zakonitosti programa omrežja torej ne bi bil urad, temveč dodeljevalci infrastrukturnih zmogljivosti in prosilci zanje, ki bi se med seboj dogovarjali, ali je program omrežja zakonit ali ne.

V skladu s členom 56(10) Direktive 2012/34 so odločitve regulatornega organa predmet sodnega nadzora. Te določbe nikakor ne bi smeli razlagati tako, da lahko sodišča, namesto da bi izvajala nadzor nad postopki regulatornega organa ali njegovimi odločitvami, dejansko opravijo funkcijo organa namesto njega.

Privatizacija regulatorne dejavnosti urada je v nasprotju z načelom zaščite šibkejše pogodbene stranke, saj mora urad v okviru izvajanja regulatorne dejavnosti tudi nadzorovati, da upravljavec železniške infrastrukture ne zlorabi svojega položaja naravnega monopola v primerjavi s posameznimi prevozniki v železniškem prometu.

Če bi bil postopek, ki ga urad vodi po uradni dolžnosti, tako kot v obravnavanem primeru, predmet sodne presoje, bi lahko prišlo do položaja, v katerem bi urad sprejel odločitev, ki ni v skladu s pričakovani niti prosilcev niti upravljavca infrastrukture ter subjekta, ki dodeljuje infrastrukturno zmogljivost. Ob predpostavki, da v takem primeru nobena stranka v postopku ne bi nastopala proti tožeči stranki, bi ta imela zelo ugoden procesni položaj brez nasprotnika in bi lahko obšla regulatorni organ.

Zadeva, ki jo obravnava predložitveno sodišče se nanaša na določanje uporabnin za dostop do infrastrukture in sistem uporabnin, ki sta urejena v oddelku 2 poglavja IV Direktive 2012/34.

V skladu s členom 56(6) Direktive 2012/34, „regulatorni organ zagotavlja, da so uporabnine, ki jih določi upravljavec infrastrukture, v skladu z oddelkom 2 poglavja IV in nediskriminatorne. Pogajanja o višini uporabnin za infrastrukturo med prosilci in upravljavcem infrastrukture so dovoljena le v primeru, če se izvajajo pod nadzorom regulatornega organa. Regulatorni organ posreduje, če je verjetno, da bodo pogajanja v nasprotju z zahtevami tega poglavja.“

V postopkih, ki tečejo na podlagi petega dela o.s.ř. je celotna zadeva, vključno z višino uporabnin v smislu člena 56(6) Direktive 2012/34, ponovno obravnavana, vendar brez nadzora regulatornega organa in brez možnosti njegovega posredovanja. Po mnenju urada je obravnava iste zadeve na splošnem sodišču brez sodelovanja regulatornega organa v nasprotju z določbami navedene direktive.

Nazadnje, uporaba petega dela o.s.ř. ni v skladu z Direktivo 2012/34 tudi zato, ker so v nekaterih primerih za izvajanje sodnega nadzora nad odločitvami urada pristojna upravna, v nekaterih pa civilna sodišča. To se lahko zgodi zlasti v primeru, ki je podan v tej zadevi, to je v primeru nezakonitega določanja cen – uporabnin, za kar prekrškovno odgovarja upravljavec infrastrukture. V primeru morebitnega izpodbijanja mora odločitev urada o ugotovitvi prekrška preizkusiti upravno sodišče. O zakonitosti cen, določenih v programu omrežja, pa bo ponovno odločalo civilno sodišče. Sodni nadzor nad postopki regulatornega organa ali njegovimi odločitvami v različnih vrstah postopkov iz člena 56(1) Direktive 2012/34 se bo razlikoval glede na to, katero sodišče bo pristojno za določeno vrsto postopka.

V skladu s tem bo sodni nadzor različnih sodišč v različnih vrstah sodnega postopka povzročil nedoslednost regulatorne prakse, kar je v nasprotju z namenom člena 55(1) Direktive 2012/34, da vsaka država članica ustanovi en nacionalni regulatorni organ za železniški sektor. Posledica tega je lahko soobstoj dveh neusklajenih postopkov odločanja, kar je v očitnem nasprotju s ciljem, ki ga določa člen 56 Direktive 2012/34.

Civilna sodišča, ki sodijo na podlagi petega dela o.s.ř., ne izpolnjujejo nekaterih zahtev, ki jih Direktiva 2012/34 določa v zvezi z odločanjem regulatornega organa. Ta sodišča niso zavezana objavljati svojih sodb v skladu z obveznostjo iz

člena 56(11) Direktive 2012/34. V skladu z uredbo iz člena 158 o.s.ř. se sodba sodišča v civilnem sodnem postopku vroči samo udeležencem postopka. Kadar urad ni stranka v postopku, ni izrecne zakonske obveznosti, da se regulatornemu organu pošljejo prepise sodb, ki nadomeščajo njegove odločitve.

Civilna sodišča v skladu s členom 56(2) Direktive 2012/34 niso pristojna za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega in dejavnosti upravljavcev infrastrukture v zvezi s pravili, določenimi v programu omrežja, da se prepreči diskriminacija prosilcev. Razsojanje zadev s strani sodišč torej ne more nadomestiti odločanja s strani regulatornega organa..

Kar zadeva poravnavo, civilna sodišča ne morejo zagotoviti, da pogajanja med prosilci in upravljavcem infrastrukture glede višine infrastrukturnih uporabnin potekajo pod nadzorom regulatornega organa, kot to določa člen 56(6) Direktive 2012/34. Te uporabnine so določene programu omrežja.

Civilna sodišča niso pooblaščenca za izvajanje revizij ali sprožitve zunanjih revizij z upravljavci infrastrukture, upravljavci objektov za izvajanje železniških storitev, in po potrebi s prevozniki v železniškem prometu, da bi preverila upoštevanje določb glede ločevanja poslovnih računov, kot to določa člen 56(12) Direktive 2012/34. Potreba po izvedbi revizij se lahko pojavi tudi v sodnih postopkih.

Civilna sodišča niso pooblaščenca za sodelovanje z regulatornimi organi v okviru delovnih dogovorov, z namenom zagotavljanja medsebojne pomoči pri izvajanju nalog spremljanja trga in obravnavanju pritožb (vključno z nadzorom nad programom omrežja) ali preiskav, kot to določa člen 57(2) Direktive 2012/34.

V navedeni sodbi Nejvyšší správní soud (vrhovno upravno sodišče) z dne 7. maja 2014, zadeva številka 1 As 28/2014-62, je bilo med drugim v točki 29 navedeno, da „Direktiva 2001/14/ES v členu 30(6) zahteva zagotavljanje nadzora nad odločitvami regulatornega organa, ki je na Češkem Drážní úřad (železniški urad). Vendar Direktiva ne ureja stvarne pristojnosti sodišč posameznih držav članic, zato je izključna naloga držav članic, da določijo, katero sodišče bo stvarno pristojno za nadzor nad odločitvami regulatornega organa. V Češki republiki je torej zahteva glede nadzora izpolnjena tako v postopkih v skladu s členom 65 in nato s.ř.s., kot tudi v postopkih v skladu s petim delom o.s.ř., ki jih je treba v tem pogledu načeloma šteti za enakovredne. Ker je stvarna pristojnost sodišča v tej zadevi določena z nacionalno zakonodajo in ni treba razlagati ali presojeti veljavnosti Direktive 2001/14/ES ali drugih določb prava Unije, Nejvyšší správní soud (vrhovno upravno sodišče) ni sprožilo postopka predhodnega odločanja pred Sodiščem Evropske unije na podlagi člena 267 PDEU.“

Od takrat je prišlo do zgoraj navedene spremembe zahtev, ki veljajo za regulatorni organ, poleg tega pa je bila izdana zgoraj navedena sodba CTL Logistics. Direktiva 2012/34 sicer ne ureja stvarne pristojnosti sodišča, ureja pa postopek izdaje odločbe. Zato ne drži več povsem, da so v Češki republiki glede nadzora nad odločbami izpolnjene za obe vrsti sodnih postopkov. Po mnenju urada so

postopki na civilnem sodišču v nasprotju z Direktivo 2012/34. Iz tega razloga urad predlaga, naj sodišče predloži Sodišču Evropske unije predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU.

Urad zato meni, da je zdaj veljavna nacionalna zakonodaja v zvezi s sodnim nadzorom odločitev urada glede skladnosti programa omrežja z zakonom o železnici, ki temelji na petem delu o.s.ř., v nasprotju z Direktivi 2012/34 iz naslednjih razlogov:

- (a) pravna ureditev in sodna praksa sta se od sodbe Nejvyšší správní soud (vrhovno upravno sodišče) spremenili, kar je bila podlaga za vložitev predloga za sprejetje predhodne odločbe,
- (b) v obravnavanem primeru ne gre za sodni nadzor odločbe urada, temveč za novo odločitev v isti zadevi, kar je v nasprotju s členom 56(10) Direktive 2012/34,
- (c) splošna sodišča odločitve urada nadomestijo s svojimi sodbami in tako ravnajo v nasprotju s členom 55(1) direktive, v skladu s katero bi bilo treba ustanoviti enotni nacionalni regulatorni organ za železniški sektor,
- (d) sodna praksa skupno 86 pristojnih skupnih sodišč v Češki republiki bi nadomestila enotnost nadzora, ki ga izvaja pristojni organ, pod pogojem, da bodo sodišča odločala o pritožbah zoper odločitve tega organa, kar bi povzročilo soobstoj dveh neuskkljenih postopkov odločanja, kar je očitno v nasprotju z namenom členov 55 in 56 Direktive 2012/34,
- (e) z možnostjo sodne poravnave med prosilci in upravljavcem infrastrukture je regulatorni organ popolnoma prikrajšan za svoje funkcije, kar je popolnoma v nasprotju z namenom Direktive 2012/34,
- (f) v sodnih civilnih postopkih regulatorni organ nima niti najmanjše možnosti za obrambo svojih odločitev, sodbe sodišč, ki nadomeščajo odločbe urada, pa se lahko sprejmejo neodvisno od ukrepov regulatornega organa,
- (g) ni izpolnjena zahteva, določena v členu 56(6) Direktive 2012/34, v skladu s katero so pogajanja o višini uporabnin za infrastrukturo med prosilci in upravljavcem infrastrukture dovoljena le v primeru, če se izvajajo pod nadzorom regulatornega organa.
- (h) civilna sodišča prav tako ne izpolnjujejo zahtev, ki jih določata člen 56(2),(11) in (12) in člen 57(2) Direktive 2012/34.

V zvezi z dodatnimi informacijami, ki bi lahko bile pomembne, se sklicujemo na sodne spise, ki vam jih posredujemo.

\ [...] (ni prevedeno) \ [ime sodnega pomočnika, predložitveno sodišče]