

Asia C-221/21**Ennakkoratkaisupyyntö****Jättämispäivä:**

26.3.2021

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Obvodní soud pro Prahu 1 (Tšekki)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

22.9.2020

Kantaja:

Správa železnic, státní organizace (Tšekki)

Vastaajat:

České dráhy a.s.

PKP CARGO INTERNATIONAL, a.s.

PDV RAILWAY a.s.

KŽC Doprava, s.r.o.

VÄLIPÄÄTÖS

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

kantajana on **Správa železnic, státní organizace (rautatieviranomainen, Tšekki),**
[– –] Praha 1, [– –]

ja

vastaajina ovat **1. České dráhy a.s.,**
[– –] Praha 1, [– –]

2. PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.,
[– –] Ostrava [– –]

3. PDV RAILWAY a.s.,
[– –] Ústí nad Labem [– –]

4. KŽC Doprava s.r.o.
[– –] Praha 9 [– –]

ja joka koskee Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (liikenneinfrastruktuuriviranomainen, Tšekki) [– –] 2.11.2018 tekemää päätöstä,

seuraavaa:

[– –] [menettelyn keskeyttäminen]

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

- 1) Täyttääkö siviiliprosessilain nro 99/1963, sellaisena kuin se on muutettuna (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 direktiivin 2012/34 56 artiklan 10 kohtaa tulkita siten, että sääntelyelimen päätösten käsittely tuomioistuimessa voidaan päättää tekemällä siviiliprosessilain 99 §:n mukainen sovinto tuomioistuimessa? **[alkup. s. 2]**
- 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 pääasian menettelyssä sellaisten yksittäisten yleisten tuomioistuinten tuomioilla, joita sääntelyelimen toteamat tosiseikat eivät sido ratkaisun antamisessa?

[– –] [kansallinen menettely]

Praha, 22.9.2020

[–

–]

[alkup. s. 3]

OBVODNÍ SOUD PRO PRAHU 1

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

24.3.2021

[– –] [menettelyn asianosaisten luettelo uudelleen]

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 3.3.2021, luonteen ja vaiheiden lyhyttä yhteenvetoa mielellään yhdellä A4-kokoisella asiakirjasivulla, siten, että ottaen huomioon vireillä olevan asian aihepiirin, asianosaisten määrän ja asiakirja-aineiston laajuuden 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, Správa železniční dopravní cesty, s. o., vaatii 14.12.2018 nostamallaan kanteella 2.11.2018 [– –] päivätyn oikaisuvaatimuksen hylkäämistä siltä osin kuin se koskee riidanalaisia määräysosia 6, 8, 9, 22 ja 28, ja näiden määräysosien vahvistamista, ja lisäksi se haluaa varmistua siitä, etteivät vuoden 2019 rautateiden verkkoselostuksen luvut 2.4.1, 4.2.1.2, 4.3.2 ja 4.4.2 ole rautatielain (zákon o drahách) vastaisia. Riidanalainen päätös oli tarkoitus korvata kokonaisuudessaan asiassa annettavalla tuomiolla.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře ehdotti 22.6.2020 **ennakkoratkaisukysymyksen esittämistä** seuraavin **perustein**:

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (jäljempänä virasto) arvioi hallinnollisessa menettelyssä [– –] rautatielain 34e §:n nojalla vuoden 2019 aikataulun valmistelua ja vuoden 2019 aikataulua koskevan rautateiden verkkoselostuksen (direktiivin 2012/34 27 artiklassa tarkoitettuja verkkoselostuksia) yhdenmukaisuuden rautatielain kanssa ja teki 15.6.2018 päätöksen [– –]. Menettelyn asianosainen eli rataverkon haltija ja ratakapasiteetin käyttöoikeuden myöntäjä, Správa železnic, státní organizace, jonka tehtäviin kuuluu rautateiden verkkoselostuksen laatiminen, teki päätöksestä viraston pääjohtajalle oikaisuvaatimuksen, jossa se riitautti muun muassa määräysosat 3,

15, 16 ja 19. Viraston pääjohtaja vahvisti viraston ensimmäisen asteen päätöksen [– –] oikaisuvaatimuksesta 2.11.2018 antamallaan päätöksellä. **[alkup. s. 4]**

Virastossa käydyn alkuperäisen hallinnollisen menettelyn asianosainen Správa železnic, s. o. nosti siviiliprosessilain viidennen osan nojalla Obvodní soud pro Prahu 1:ssä kanteen, jossa se vaati asian käsittelyä uudelleen Obvodní soud pro Prahu 1:ssä [– –] [kirjoitusvirhe] määräysosien 3, 15, 16 ja 19 osalta ja viraston päätöksen korvaamista niiden osalta 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. Viraston näkemyksen mukaan siviiliprosessilain viidennessä osassa tarkoitettua siviilioikeudellista menettelyä ei voida pitää menettelynä, jossa sääntelyelimen päätös saatetaan 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 perusteluita. 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.

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 oikeudenkäyntisääntelyn 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.

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

Rautateiden verkkoselostuksen ja 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. **[alkup. s. 5]**

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. Lisäksi sen perusteella voitaisiin myös hyväksyä viraston sääntelyn alaisten toimijoiden keskenään tekemä sovinto.

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 rautatieyhtymiä vastaan.

Vaarana olisi tilanne, jossa virasto voisi tehdä päätöksen, johon hakijat ja rataverkon haltija eivät ole tyytyväisiä. Menettelyn asianosaiset voisivat ratkaista tilanteen tekemällä sovinnon tuomioistuimessa, jolloin ne kiertäisivät sääntelyelimen päätöksen.

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 voi koskea tapausta, jossa on määritetty lainvastaisesti hinnat – maksut, joiden soveltamisen johdosta rataverkon haltijaa voidaan syyttää rikkomuksesta. Rikkomusta koskevan viraston päätöksen ottaa mahdollisen kanteen nostamisen yhteydessä tutkittavaksi hallintotuomioistuin. Sitä vastoin hintojen yhdenmukaisuutta rautateiden verkkoselostuksen kanssa käsitellään 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 [alkup. s. 6] 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.

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

Siviilituomioistuimilla ei ole valtuuksia tehdä tiivistä yhteistyötä, myös työjärjestelyjen avulla, avustamiseksi 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; **[alkup. s. 7]**
- e) tuomioistuimessa tehty hakijoiden ja rataverkon haltijan välinen sovinto tekee 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) siviilituomioistuimet eivät täytä edes direktiivin 2012/34 56 artiklan 2, 6, 11 ja 12 kohdan ja 57 artiklan 2 kohdan vaatimuksia.

Tukevien taustatietojen osalta viittaamme oikeudenkäyntiasiakirjoihin, jotka toimitetaan teille samanaikaisesti.

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

TYÖASIAKIRJA