UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

24 päivänä helmikuuta 2022*

Ennakkoratkaisupyyntö – Rautatiekuljetukset – Direktiivi 2001/14/EY – 4 artikla – Infrastruktuurimaksujen vahvistaminen infrastruktuurin haltijan päätöksellä – 30 artiklan 2 kohta – Rautatieyritysten oikeus hallinnolliseen muutoksenhakuun – 30 artiklan 6 kohta – Sääntelyelimen päätösten tuomioistuinvalvonta

Asiassa C-563/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Sąd Okręgowy w Warszawie (Varsovan alueellinen tuomioistuin, Puola) on esittänyt 6.10.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 28.10.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

ORLEN KolTrans sp. z o.o.

vastaan

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja C. Lycourgos sekä tuomarit S. Rodin, J.-C. Bonichot (esittelevä tuomari), L. S. Rossi ja O. Spineanu-Matei,

julkisasiamies: M. Campos Sánchez-Bordona,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– ORLEN KolTrans sp. z o.o., edustajanaan A. Salbert, radca prawny,

– Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, edustajanaan M. Trela, radca prawny,

– Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,

– Euroopan komissio, asiamiehinään B. Sasinowska, C. Vrignon ja S. L. Kalėda,

* Oikeudenkäyntikieli: puola.

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (EYVL 2001, L 75, s. 29), sellaisena kuin se on muutettuna 23.10.2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/58/EY (EUVL 2007, L 315, s. 44) (jäljempänä direktiivi 2001/14), 30 artiklan 2, 5 ja 6 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa ovat vastakkain rautatieyritys ORLEN KolTrans sp. z o.o., jonka kotipaikka on Płock (Puola), ja Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (rautatieliikenneviraston pääjohtaja, jäljempänä rautatieviraston pääjohtaja) ja jossa on kyse PKP Polskie Linie Kolejowe S.A:n (jäljempänä PKP PLK) omistaman rautatieinfrastruktuurin käytöstä Puolassa perittävien maksujen suuruuden määrittämisestä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Direktiivin 2001/14 johdanto-osan 5, 11, 12, 16 ja 20 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(5) Jotta kaikille rautatieyrityksille voitaisiin varmistaa avoimuus ja ketään syrjimätön pääsy rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöön, kaikki markkinoille pääsyyn tarvittavat tiedot on määrä julkaista verkkoselostuksessa.

– –

(11) Hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmissä kaikille yrityksille olisi mahdollistettava yhtäläinen ja ketään syrjimätön markkinoillepääsy, ja niissä on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä täyttämään kaikkien käyttäjien ja liikennetyyppien tarpeet oikeudenmukaisella ja ketään syrjimättömällä tavalla.

(12) Jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmien olisi kannustettava rautateiden infrastruktuurin hallintoja optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö.

– –

(16) Infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisjärjestelmien olisi mahdollistettava rehellinen kilpailu rautatiepalvelujen tarjonnassa.

– –

(20) On syytä sallia infrastruktuurin hallintojen jonkinasteinen joustavuus, jotta mahdollistetaan infrastruktuuriverkon tehokkaampi hyödyntäminen.”

4 Kyseisen direktiivin 1 artiklan 1 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Tässä direktiivissä määritellään periaatteet ja menettelytavat, joita sovelletaan rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen määrittämiseen ja perimiseen sekä rautateiden infrastruktuurin kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämiseen.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rautateiden infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmissä ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmissä noudatetaan tässä direktiivissä vahvistettuja periaatteita ja siten infrastruktuurin hallinnolle annetaan mahdollisuus markkinoida ja hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti käytettävissä olevaa infrastruktuurikapasiteettia.”

5 Mainitun direktiivin 2 artikla sisältää määritelmiä. Se kuuluu seuraavasti:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

– –

b) ’hakijalla’ toimiluvan saanutta rautatieyritystä – –, jo[k]a joko julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvistä tai kaupallisista syistä halua[a] hankkia infrastruktuurikapasiteettia rautatieliikenteen harjoittamista varten kyseisen jäsenvaltion alueella;

– –

h) ’infrastruktuurin hallinnolla [ts. haltijalla]’ elintä tai yritystä, joka on vastuussa erityisesti rautateiden infrastruktuurin rakentamisesta ja ylläpidosta. Tämä voi käsittää myös infrastruktuurin valvonta- ja turvajärjestelmien hallinnoinnin. Verkkoa tai verkon osaa koskevat infrastruktuurin hallinnon tehtävät voidaan antaa eri elimille tai yrityksille;

– –

k) ’rautatieyrityksellä’ yksityistä tai julkista yritystä, jolla on yhteisön voimassa olevan lainsäädännön mukainen lupa ja joka päätoimenaan harjoittaa rautateiden tavara- ja/tai matkustajaliikennettä ja joka on velvollinen huolehtimaan vetopalveluista; tähän kuuluvat myös yksinomaan vetopalveluja tarjoavat yritykset;

– –”

6 Saman direktiivin II lukuun, joka koskee infrastruktuurimaksuja, sisältyvässä 4 artiklassa, jonka otsikko on ”Maksujen vahvistaminen, määrääminen ja periminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava hinnoitteluperiaatteet ottaen kuitenkin huomioon hallinnon riippumattomuus, josta säädetään direktiivin 91/440/ETY 4 artiklassa.

Ottaen huomioon mainittu hallinnon riippumattomuus, jäsenvaltioiden on myös vahvistettava hinnoittelun erityissäännöt tai annettava asiaa koskeva valtuutus infrastruktuurin hallinnolle. Infrastruktuurin käyttömaksujen määrittelystä ja perimisestä vastaa infrastruktuurin hallinto.

– –

4. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että voimassa oleva hinnoittelujärjestelmä perustuu samoihin periaatteisiin koko verkon alueella 8 artiklan 2 kohdan mukaisia erityisjärjestelyjä lukuun ottamatta.

5. Infrastruktuurin hallinnon on varmistettava, että hinnoittelujärjestelmien soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia.

– –”

7 Direktiivin 2001/14 5 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Rautatieyrityksille on tarjottava ketään syrjimättömin perustein liitteessä II esitetyt vähimmäiskäyttömahdollisuudet ja radan käyttömahdollisuudet palveluihin pääsyä varten. Liitteessä II olevassa 2 kohdassa mainittuja palveluja on tarjottava ketään syrjimättömällä tavalla, ja rautatieyrityksen hakemus voidaan evätä ainoastaan, jos on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja. Jos palveluja tarjoaa useampi kuin yksi infrastruktuurin hallinto, ’pääinfrastruktuurin’ tarjoajan on pyrittävä kaikkia kohtuullisia keinoja käyttäen helpottamaan näiden palvelujen saantia.”

8 Kyseisen direktiivin 6 artiklassa, joka koskee infrastruktuurikustannuksia ja tilejä, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on vahvistettava vaatimukset ja tarvittaessa myös ennakkomaksut sen varmistamiseksi, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana infrastruktuurin hallinnon tileissä ovat keskenään tasapainossa toisaalta infrastruktuurin käyttömaksuista saatavat tulot, muista kaupallisista toimista aiheutuvat ylijäämät ja valtion rahoitus sekä toisaalta infrastruktuurista aiheutuvat menot.

– –

2. Infrastruktuurin hallinnolle on tarjottava kannustimia infrastruktuurin tarjoamisesta aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi ja sen käytöstä perittävien maksujen alentamiseksi – –

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 2 kohdassa säädetyt kannustimet toteutetaan joko toimivaltaisen viranomaisen ja infrastruktuurin hallinnon välisellä sopimuksella, jonka kesto on vähintään kolme vuotta ja jossa määrätään valtion rahoituksesta, tai perustamalla aiheelliset valvontatoimenpiteet, joihin liittyy riittävä toimivalta.

– –

5. On luotava menetelmä kustannusten jakamiseksi. Jäsenvaltiot voivat edellyttää etukäteishyväksyntää. Tämä menetelmä olisi saatettava ajoittain ajan tasalle siten, että se vastaisi parhainta kansainvälistä käytäntöä.”

9 Mainitun direktiivin 7 artiklan, joka koskee hinnoitteluperiaatteita, sanamuoto on seuraava:

”1. Rautateiden infrastruktuurin käyttömaksut on maksettava infrastruktuurin hallinnolle, ja ne on käytettävä sen liiketoimien rahoittamiseen.

– –

3. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävät infrastruktuurimaksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 4 tai 5 kohdan tai 8 artiklan soveltamista.”

– –

7. Tätä artiklaa ei sovelleta liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettuun palvelujen tarjontaan. Liitteessä II olevassa 2 kohdassa tarkoitettujen palvelujen hinnoittelussa on kuitenkin otettava huomioon rautatiealan kilpailutilanne, sanotun kuitenkaan rajoittamatta edellä säädetyn soveltamista.

– –”

10 Saman direktiivin 8–12 artiklassa säädetään poikkeuksista hinnoitteluperiaatteisiin, mahdollisuudesta myöntää alennuksia infrastruktuurimaksuista, tiettyjen kustannusten korvausjärjestelmästä, suorituskannustinjärjestelmästä ja mahdollisuudesta periä kapasiteetin varausmaksuja.

11 Direktiivin 2001/14 III lukuun, joka koskee infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä, sisältyy 17 artikla, jonka 1 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Hakijan kanssa voidaan tehdä puitesopimus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta perustamissopimuksen 81, 82 ja 86 artiklan soveltamista. Puitesopimuksessa eritellään sen infrastruktuurikapasiteetin ominaispiirteet, jota hakija hakee – –. Puitesopimuksessa ei määritetä reittiä yksityiskohtaisesti, vaan sen avulla on pyrittävä vastaamaan hakijan oikeutettuihin kaupallisiin tarpeisiin. Jäsenvaltio voi vaatia, että tämän direktiivin 30 artiklassa tarkoitetun sääntelyelimen on ennakolta hyväksyttävä tällainen puitesopimus.”

12 Saman direktiivin 26 artiklassa, jonka otsikko on ”Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma”, säädetään seuraavaa:

”1. Infrastruktuurin hallinnon on laadittava kapasiteetin vahvistamissuunnitelma kuuden kuukauden kuluessa kapasiteettia koskevan arvioinnin valmistumisesta.

2. Kapasiteetin vahvistamissuunnitelma laaditaan sen jälkeen, kun kyseisen ylikuormitetun infrastruktuurin käyttäjiä on kuultu.

Siinä on yksilöitävä:

– –

d) kapasiteetin vahvistamisen vaihtoehdot ja siitä aiheutuvat kustannukset, myös todennäköiset käyttömaksuja koskevat muutokset.

Siinä on myös määriteltävä kustannus-hyötyanalyysin perusteella mahdolliset infrastruktuurikapasiteetin vahvistamiseksi toteutettavat toimenpiteet mukaan lukien aikataulu niiden toteuttamiselle.

Suunnitelman edellytyksenä voi olla jäsenvaltion ennakkohyväksyntä.

– –”

13 Direktiivin 2001/14 30 artiklassa, jonka otsikko on ”Sääntelyelin”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on perustettava sääntelyelin, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 21 artiklan 6 kohdan soveltamista. Elimen, joka voi olla liikenneasioista vastaava ministeriö tai jokin muu elin, on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan infrastruktuurin hallinnoista, hinnoitteluelimistä, käyttöoikeuksia myöntävistä elimistä sekä hakijoista riippumaton. Sen on lisäksi oltava toiminnallisesti riippumaton kaikista toimivaltaisista viranomaisista, jotka osallistuvat julkista palveluhankintaa koskevan sopimuksen tekemiseen. Elimen on toimittava tässä artiklassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti, joiden mukaan muutoksenhaku- ja lainsäädäntötehtävät voidaan antaa erillisten elinten tehtäväksi.

2. Hakijalla on oikeus vedota sääntelyelimeen, jos se katsoo tulleensa kohdelluksi epäoikeudenmukaisesti, syrjityksi tai muulla tavalla loukatuksi erityisesti infrastruktuurin hallinnon tai tapauskohtaisesti rautatieyrityksen tekemissä päätöksissä, jotka koskevat:

– –

d) hinnoittelujärjestelmää;

e) hakijalta perittävien tai perittäväksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen suuruutta tai määräytymisperusteita;

– –

3. Sääntelyelimen on varmistettava, että infrastruktuurin hallinnon määräämät maksut ovat II luvun mukaisia ja ketään syrjimättömiä. Infrastruktuurimaksujen tasoa koskevat neuvottelut hakijoiden ja infrastruktuurin hallinnon välillä sallitaan ainoastaan, jos ne käydään sääntelyelimen johdolla. Sääntelyelimen on puututtava asiaan, jos neuvottelut saattavat rikkoa tässä direktiivissä säädettyjä vaatimuksia.

4. Sääntelyelimellä on oikeus pyytää infrastruktuurin hallinnolta, hakijoilta ja muulta kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevalta kolmannelta osapuolelta asiaa koskevia tietoja, jotka on toimitettava viipymättä.

5. Sääntelyelimen on ratkaistava valitukset ja toteutettava toimet tilanteen korjaamiseksi kahden kuukauden kuluessa tietojen vastaanottamisesta.

Sen estämättä, mitä 6 kohdassa säädetään, sääntelyelimen tekemä päätös sitoo kaikkia niitä, jotka kuuluvat päätöksen soveltamisalaan.

Jos muutoksenhaku koskee kieltäytymistä infrastruktuurikapasiteetin myöntämisestä tai kapasiteetin tarjoamiseen liittyviä ehtoja, sääntelyelimen on joko vahvistettava, ettei infrastruktuurin hallinnon tekemää päätöstä tarvitse muuttaa, tai vaadittava päätöksen muuttamista sääntelyelimen antamien suuntaviivojen mukaisesti.

6. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että sääntelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.”

14 Kyseisen direktiivin liitteessä II, jonka otsikko on ”Rautatieyrityksille tarjottavat palvelut”, olevissa 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Vähimmäiskäyttömahdollisuuksiin sisältyvät:

a) infrastruktuurikapasiteettia koskevien hakemusten käsittely;

– –

2. Radan käyttömahdollisuuksiin palveluihin pääsyä varten ja palvelujen tarjontaan sisältyvät:

a) sähkönsiirtolaitteiden käyttö kuljetusvirran saamiseksi;

– –”

Puolan oikeus

Hallintomenettelylaki

15 Hallintomenettelystä 14.6.1960 annetun lain (ustawa kodeks postępowania administracyjnego, jäljempänä hallintomenettelylaki; Dz. U. 2013, järjestysnumero 267) 28 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Asianosaiseksi katsotaan jokainen, jonka oikeudellinen etu tai velvollisuus on menettelyn kohteena tai joka oikeudellisen etunsa tai velvollisuutensa vuoksi pyytää viranomaista ryhtymään toimenpiteisiin.”

16 Kyseisen lain 61 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Hallintomenettely aloitetaan asianosaisen hakemuksesta tai viran puolesta.”

17 Mainitun lain 61a §:n 1 momentin sanamuoto on seuraava:

”Jos 61 §:ssä tarkoitetun hakemuksen tekee henkilö, joka ei ole asianosainen, tai jos menettelyä ei muista perustelluista syistä voida aloittaa, hallintoviranomainen tekee päätöksen, jolla se kieltäytyy aloittamasta menettelyä. – –”

18 Saman lain 157 §:n 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Päätöksen kumoamista koskeva menettely aloitetaan asianosaisen vaatimuksesta tai viran puolesta.”

Rautatieliikenteestä annettu laki

19 Rautatieliikenteestä 28.3.2003 annetun lain (ustawa transporcie kolejowym; Dz. U. 2013, järjestysnumero 1594) 13 §:n 1 ja 6 momentissa säädetään seuraavaa:

”1. [Rautatieliikenneviraston (jäljempänä rautatievirasto)] pääjohtajan tehtävänä on – – rautatieliikenteen sääntelyn alalla

1) hyväksyä ja koordinoida myönnettyjen rautatieinfrastruktuurin reittien käyttömaksut ja tarkistaa, että ne ovat niiden vahvistamista koskevien sääntöjen mukaisia

– –

4) valvoa, onko rataverkon haltija asianmukaisesti vahvistanut rautatieinfrastruktuurin käytön perusmaksut ja lisäpalvelujen tarjoamisesta perittävät lisämaksut

5) tutkia rautatieliikenteen harjoittajien valitukset, jotka koskevat

– –
b) rautatieinfrastruktuurin reittien myöntämistä ja käyttömaksuja

– –

6. Jos todetaan, että rautatiealan säännöksiä, päätöksiä tai määräyksiä on rikottu, rautatieviraston pääjohtaja tekee päätöksen, jossa täsmennetään rikkomisen laajuus ja määräaika sääntöjenvastaisuuden korjaamiselle.”

20 Kyseisen lain 29 §:n 3 ja 4 momentissa säädetään seuraavaa:

”3. Rautatieliikenteen harjoittaja saa oikeuden käyttää liikenteen aikataulussa jaettuja ja vahvistettuja reittejä sen jälkeen, kun rataverkon haltijan kanssa on tehty tätä koskeva sopimus.

4. Rataverkon haltija perii 33 §:ssä tarkoitetut maksut rautatieinfrastruktuurin käyttöön antamisesta.”

21 Mainitun lain 33 §:n sanamuoto on seuraava:

”1. Rataverkon haltija vahvistaa rautatieliikenteen harjoittajien maksettavaksi kuuluvien infrastruktuurin käyttömaksujen määrän.

– –

6. Rataverkon haltijan on julkistettava – – perusmaksun ja lisämaksujen määrät ja maksulajit.

7. Perusmaksun ja lisämaksun yksikköhinnat, lukuun ottamatta kuljetusvirran käyttömaksuja, ja niiden määriä koskevat laskelmat toimitetaan rautatieviraston pääjohtajalle.

8. Rautatieviraston pääjohtaja hyväksyy 7 momentissa säädetyt maksut 30 päivän kuluessa niiden vastaanottamisesta tai hylkää ne, jos hän toteaa 2–6 momentissa tai 34 §:ssä tarkoitettuja sääntöjä taikka 35 §:n nojalla annettuja säännöksiä rikotun.”

Rataverkkoon pääsyn ja sen käytön edellytyksistä annettu asetus

22 Rataverkkoon pääsyn ja sen käytön edellytyksistä 27.2.2009 annetun infrastruktuuriministerin asetuksen (rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej; Dz. U. 2009, nro 35, järjestysnumero 274) 16 §:ssä säädetään seuraavaa:

”1. Rataverkon haltijan on viimeistään 9 kuukautta ennen junaliikenteen aikataulun voimaantuloa esitettävä rautatieviraston pääjohtajalle hyväksymistä varten suunnitelma

1) perusmaksun yksikköhinnoista

2) lain liitteessä olevassa II osassa mainituista palveluista perittävien maksujen määristä.

– –

3. Rataverkon haltijan on rautatieliikenteen harjoittajan pyynnöstä annettava tämän tutustua 1 momentissa tarkoitettuun suunnitelmaan ja 2 momentissa tarkoitettuun luetteloon.

– –”

23 Kyseisen asetuksen 17 §:n 1 momentin sanamuoto on seuraava:

”Rautatieviraston pääjohtaja kieltäytyy hyväksymästä 16 §:n 1 momentin mukaisesti esitettyä suunnitelmaa vain, jos se on laadittu [rautatieliikenteestä annetun] lain 33 §:n 8 momentissa tarkoitettujen säännösten vastaisesti.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

24 ORLEN KolTrans on yritys, jonka kotipaikka on Puolassa ja joka harjoittaa muun muassa tavarankuljetusta rautateitse. Se käyttää tätä varten rataverkon haltijalle eli PKP PLK:lle kuuluvaa rautatieinfrastruktuuria.

25 PKP PLK toimitti Puolan sääntelyelimelle eli direktiivin 2001/14 30 artiklalla perustetulle rautatievirastolle suunnitelman infrastruktuurinsa vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhintojen muuttamiseksi. Nämä hinnat ovat yksi muuttujista, joiden avulla rataverkon haltija voi määrittää rautatieyrityksen maksettavaksi tarkoitettujen rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen määrän. Rautatieviraston pääjohtaja hyväksyi kyseisen suunnitelman 29.9.2010 tekemällään päätöksellä (jäljempänä vuoden 2010 hyväksymispäätös).

26 PKP PLK sovelsi tämän päätöksen perusteella uusia yksikköhintoja määrittääkseen niiden infrastruktuurimaksujen määrän, jotka ORLEN KolTransin oli maksettava näiden kahden yrityksen tekemän sopimuksen perusteella.

27 Unionin tuomioistuin totesi 30.5.2013 antamassaan tuomiossa komissio v. Puola (C-512/10, EU:C:2013:338) muun muassa, ettei Puolan tasavalta ole noudattanut direktiivin 2001/14 6 artiklan 2 kohdan ja 7 artiklan 3 kohdan mukaisia velvoitteitaan, koska se on mahdollistanut sen, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävien maksujen laskemisessa otetaan huomioon kustannuksia, joita ei voida pitää suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta aiheutuvina.

28 Kyseisen tuomion julistamisen jälkeen ORLEN KolTrans tarkisti uudelleen PKP PLK:lle suorittamansa maksut. Se katsoi maksujen laskentatavan olleen direktiivin 2001/14 vastainen ja pyysi 7.4.2014 päivätyllä kirjeellä rautatieviraston pääjohtajaa aloittamaan hallintomenettelylaissa tarkoitetun hallintomenettelyn vuoden 2010 hyväksymispäätöksen kumoamiseksi.

29 Rautatieviraston pääjohtaja hylkäsi hakemuksen 11.6.2014 antamallaan määräyksellä sillä perusteella, ettei ORLEN KolTrans ollut hallintomenettelylain mukaan ”asianosainen” perusmaksun yksikköhintojen hyväksymismenettelyssä eikä se näin ollen voinut vaatia vuoden 2010 hyväksymispäätöksen kumoamista siinäkään tapauksessa, että kyseinen päätös olisi unionin oikeuden vastainen.

30 ORLEN KolTrans nosti mainitusta 11.6.2014 annetusta määräyksestä kanteen ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa eli Sąd Okręgowy w Warszawiessa (Varsovan alueellinen tuomioistuin, Puola). Se vaatii tässä kanteessa vuoden 2010 hyväksymispäätöksen, joka sen näkemyksen mukaan on 30.5.2013 annetun tuomion komissio v. Puola (C-512/10, EU:C:2013:338) perusteella annettu direktiivin 2001/14 vastaisesti, pätevyyden tutkimista.

31 Samalla kyseinen yritys esitti Puolan valtiota vastaan korvausvaatimuksen sillä perusteella, että direktiivin 2001/14 virheellisestä täytäntöönpanosta aiheutui vahinkoa, joka johtui liian suurten infrastruktuurimaksujen maksamisesta. Myös muut rautatieyritykset ovat esittäneet samanlaisia vaatimuksia. Sąd Najwyższy (ylin tuomioistuin, Puola), jonka käsiteltäväksi on saatettu yksi näistä asioista, päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää 3.3.2020 unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksiä erityisesti sen määrittämiseksi, voiko rautatieyritys ilman toimivaltaisen tuomioistuimen suorittamaa sääntelyelimen päätökseen kohdistuvaa valvontaa vaatia vahingonkorvausta jäsenvaltiolta direktiivin 2001/14 virheellisen täytäntöönpanon vuoksi. Unionin tuomioistuin vastasi näihin kysymyksiin 8.7.2021 antamassaan tuomiossa Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553).

32 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin muistuttaa lisäksi, että unionin tuomioistuin on 9.11.2017 antamassaan tuomiossa CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) katsonut, että direktiivi 2001/14 on esteenä sille, että yleiset tuomioistuimet valvovat tapauskohtaisesti rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen kohtuullisuutta ja että näiden maksujen määrää on mahdollista muuttaa riippumatta tämän direktiivin 30 artiklassa säädetyn sääntelyelimen suorittamasta valvonnasta.

33 Se korostaa tässä yhteydessä, että Puolan oikeuden mukaan sen on tutkittava sääntelyelimen päätöksistä nostetut kanteet.

34 Direktiivin 2001/14 täytäntöönpanosta ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että Puolassa rataverkon haltija esittää perusmaksun yksikkömaksut sääntelyelimen hyväksyttäväksi. Rautatieyritykset eivät ole asianosaisia tässä menettelyssä, eivätkä ne voi riitauttaa rautatieviraston pääjohtajan tekemiä hyväksymispäätöksiä.

35 Rautatieliikenteestä annetun lain 13 §:n 1 momentin 5 kohdan b alakohdassa tosin sallitaan oikaisuvaatimuksen tekeminen valvontaviranomaiselle rataverkon haltijan määräämistä infrastruktuurimaksuista. Lisäksi kyseisen pykälän 6 momentissa säädetään, että jos rautatiealan säännöksiä, päätöksiä tai määräyksiä rikotaan, rautatieviraston pääjohtaja tekee päätöksen, jossa täsmennetään rikkomisen laajuus ja määräaika sääntöjenvastaisuuden korjaamiselle. Näiden Puolan oikeuden säännösten soveltaminen ei kuitenkaan voi johtaa sääntelyelimen hyväksymien perusmaksun yksikköhintojen muuttamiseen.

36 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa lisäksi, että hallintomenettelylain mukaan ainoastaan henkilöt, joilla on asianosaisen asema, voivat vaatia päätöksen kumoamista. Koska rautatieyritykset eivät ole asianosaisia perusmaksun yksikköhintojen hyväksymismenettelyssä, niillä ei sen mukaan ole tehokasta muutoksenhakukeinoa näiden hintojen suuruuden riitauttamiseksi.

37 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee edellä esitetyn perusteella, annetaanko direktiivin 2001/14 30 artiklassa rautatieyrityksille oikeus riitauttaa rautatieviraston pääjohtajan tekemät päätökset, joilla hyväksytään perusmaksun yksikköhinnat. Se katsoo, että tällainen oikeus voitaisiin johtaa yhtäältä kyseisen artiklan 2 kohdan e alakohdasta siinä tapauksessa, että tätä säännöstä olisi tulkittava siten, että sen mukaan rautatieyritykset on hyväksyttävä asianosaisiksi perusmaksun yksikköhintojen hyväksymismenettelyyn. Jos toisaalta ilmenee, että hyväksymispäätös saattoi loukata rautatieyritysten oikeuksia, muutoksenhakuoikeus voisi perustua saman artiklan 5 ja 6 kohtaan.

38 Sąd Okręgowy w Warszawie on tässä tilanteessa päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [direktiivin 2001/14] 30 artiklan 2 kohdan e alakohtaa tulkittava siten, että sen nojalla rautatieyrityksellä, joka käyttää tai aikoo käyttää rautatieinfrastruktuuria, on oikeus osallistua sääntelyelimen menettelyyn, jossa rataverkon haltijan on tarkoitus määrittää rautatieinfrastruktuurin käytöstä perittävät maksut?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko direktiivin [2001/14] 30 artiklan 5 ja 6 kohtaa tulkittava siten, että niiden nojalla rautatieyrityksellä, joka käyttää tai aikoo käyttää rautatieinfrastruktuuria, on oikeus riitauttaa sääntelyelimen päätös, jolla vahvistetaan rautatieinfrastruktuurin käytöstä perittävät, rataverkon haltijan määrittämät maksut?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Alustavat huomautukset

39 On todettava ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenevän, että rautatieliikenteestä annetussa laissa säädetään muun muassa, että rautatieviraston pääjohtajan on hyväksyttävä yksi muuttujista, jonka avulla rataverkon haltija voi määrittää rautatieyrityksen maksettavaksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen määrän, eli sen on hyväksyttävä rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhinnat.

40 Kyseisestä pyynnöstä ilmenee myös, että Puolan oikeuden mukaan oikeus vaatia näiden hintojen hyväksymisestä tehdyn päätöksen kumoamista on varattu vain niille henkilöille, joille on hallintomenettelylaissa myönnetty asianosaisasema hyväksymismenettelyssä.

41 Tästä seuraa, että pääasian kantajan kaltaiset rautatieyritykset, jotka käyttävät tai aikovat käyttää rautatieinfrastruktuuria, eivät voi riitauttaa sääntelyelimen vahvistamia perusmaksun yksikköhintoja, koska ne eivät ole Puolan oikeudessa edellytettyjä asianosaisia, jotka voivat tässä tarkoituksessa nostaa kanteen tuomioistuimessa. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee siis, onko direktiivin 2001/14 30 artiklaa tulkittava siten, että rautatieyrityksille on myönnettävä asianosaisen asema, tai siten, että niille on annettava mahdollisuus nostaa tällainen kanne jopa ilman tällaisen aseman myöntämistä.

Ensimmäinen kysymys

42 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan e alakohtaa tulkittava siten, että rautatieyrityksen, joka käyttää tai aikoo käyttää rautatieinfrastruktuuria, on voitava osallistua sääntelyelimen menettelyyn sellaisen päätöksen tekemiseksi, jolla hyväksytään tai hylätään rataverkon haltijan esittämä suunnitelma infrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhinnoista, mikä merkitsee sitä, että rautatieyritys saa asianosaisen aseman tällaisessa menettelyssä.

43 Tästä on todettava, ettei direktiivin 2001/14 30 artiklassa eikä missään muussakaan sen säännöksessä säädetä infrastruktuurimaksuja tai niiden määrittämisen mahdollistavia muuttujia koskevasta hyväksymismenettelystä.

44 Erityisesti on todettava, ettei direktiivin 2001/14 II luvun, joka koskee infrastruktuurimaksuja, missään säännöksessä säädetä tällaisesta hyväksymismenettelystä.

45 Kyseisen direktiivin 6 artiklan 5 kohdassa tosin säädetään, että jäsenvaltiot voivat edellyttää ”kustannusten jakamismenetelmän” etukäteishyväksyntää. Kuten kyseisen artiklan muista kohdista ilmenee, kyseessä oleva menetelmä on kuitenkin laadittu tilinpitoa varten sen rahoitustuen yhteydessä, jonka jäsenvaltiot voivat myöntää rataverkon haltijoille. Se ei koske infrastruktuurimaksuja.

46 Samoin hyväksymismenettely, joka voidaan ottaa käyttöön direktiivin 2001/14 17 artiklan nojalla ja joka sisältyy infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevaan III lukuun, ei koske infrastruktuurimaksujen määrittämistä vaan rataverkon haltijoiden tekemiä puitesopimuksia, joilla täsmennetään hakijalta vaaditut rautateiden infrastruktuurikapasiteetin ominaispiirteet.

47 Sama pätee myös kyseisen direktiivin samassa III luvussa olevassa 26 artiklassa tarkoitettuun kapasiteetin vahvistamissuunnitelmien ennakkohyväksyntään. Vaikka tämä suunnitelma sisältää ennusteita infrastruktuurikapasiteetin vahvistamiskustannuksista ja niiden todennäköisestä vaikutuksesta infrastruktuurimaksuihin, tästä ei voida päätellä, että siinä määriteltäisiin etukäteen näiden maksujen vahvistaminen.

48 Direktiivin 2001/14 30 artiklassa puolestaan säädetään yhtäältä toimivallasta, joka on annettava kyseisen artiklan 1 kohdan nojalla perustetulle sääntelyelimelle, ja toisaalta siitä, kuten mainitun artiklan 6 kohdasta ilmenee, että kyseisen elimen tekemät päätökset on voitava saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi.

49 Sääntelyelimen toimivallasta on todettava, että rataverkon haltijoiden päätökset, erityisesti hinnoittelujärjestelmää tai infrastruktuurimaksujen suuruutta ja määräytymisperusteita koskevat päätökset, voidaan riitauttaa sääntelyelimessä direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Kyseisen artiklan 5 kohdassa täsmennetään, että sääntelyelimen on ratkaistava kaikki sen käsiteltäväksi saatetut valitukset. Mainitun artiklan 3 kohdasta ilmenee lisäksi, että kyseisen elimen on varmistettava, että rataverkon haltijoiden määräämät maksut ovat tämän direktiivin säännösten mukaisia, ja valvottava rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten välisiä neuvotteluja. Sääntelyelimellä on näiden tehtävien hoitamiseksi direktiivin 2001/14 30 artiklan 4 kohdan nojalla oikeus pyytää tietoja muun muassa rataverkon haltijoilta.

50 Edellä esitetystä seuraa, että direktiivin 2001/14 30 artiklassa ei säädetä infrastruktuurimaksujen hyväksymismenettelystä. Kyseisen artiklan 2–5 kohdassa ei etenkään edellytetä, että rataverkon haltijat esittävät sääntelyelimen hyväksyttäväksi infrastruktuurimaksut, jotka ne aikovat periä, tai muuttujat, joiden avulla maksut voidaan laskea. Kyseisissä säännöksissä säädetään päinvastoin ainoastaan jo määrättyjen maksujen valvonnasta, mikä ilmenee muun muassa mainitun artiklan 2 kohdasta ja 3 kohdan ensimmäisestä virkkeestä. Tämä valvonta kuuluu sääntelyelimelle, joka ratkaisee asian joko muutoksenhaun yhteydessä tai viran puolesta.

51 Direktiivillä 2001/14 käyttöön otetulla järjestelmällä pyritään lisäksi varmistamaan rataverkon haltijan hallinnon riippumattomuus. Rataverkon haltijan on käytettävä hinnoittelujärjestelmää hallinnointivälineenä. Kyseisen direktiivin johdanto-osan 12 perustelukappaleesta ilmenee siten, että hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisjärjestelmien on kannustettava rataverkon haltijoita optimoimaan infrastruktuurinsa käyttö jäsenvaltioiden asettamissa puitteissa. Jotta tällainen optimointi on mahdollista, rataverkon haltijoille on kuitenkin sallittava tietty joustavuus, kuten mainitun direktiivin johdanto-osan 20 perustelukappaleessa todetaan (tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, EU:C:2013:116, 82 kohta).

52 Tältä osin on todettava, että direktiivin 2001/14 4 artiklan 1 kohdalla toteutetaan hinnoittelujärjestelmiä koskeva toimivallanjako jäsenvaltioiden ja rataverkon haltijan välillä. Jäsenvaltioiden on näet vahvistettava hinnoitteluperiaatteet, kun taas maksujen määrittäminen ja niiden periminen kuuluvat rataverkon haltijalle, jonka on huolehdittava yhdenmukaisten periaatteiden soveltamisesta, kuten muun muassa kyseisen direktiivin 4 artiklan 4 ja 5 kohdassa säädetään (tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 49 kohta ja tuomio 28.2.2013, komissio v. Saksa, C-556/10, EU:C:2013:116, 84 kohta).

53 Näin ollen rataverkon haltijoiden, joiden tehtävänä on maksujen määrittäminen ja periminen syrjimättömällä tavalla, on paitsi sovellettava rataverkon käyttöehtoja tasapuolisesti kaikkiin tämän verkon käyttäjiin, myös valvottava, että tosiasiallisesti perityt maksut ovat näiden ehtojen mukaisia (tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 50 kohta ja tuomio 8.7.2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, 43 kohta).

54 Koska on niin, kuten edellä esitetystä ilmenee, ettei direktiivissä 2001/14 säädetä infrastruktuurimaksujen tai muuttujien, joiden avulla ne voidaan määrittää, hyväksymismenettelystä, siinä ei voida myöskään määrittää, onko jollakin oikeushenkilöllä tai luonnollisella henkilöllä ”asianosaisen” asema tällaisessa menettelyssä.

55 Lisäksi hallintomenettelylaissa käytetyllä asianosaisen käsitteellä ei ole yhteyttä kyseiseen direktiiviin. Erityisesti on todettava, että ”hakijat” voivat hakea muutosta direktiivin 30 artiklan 2 kohdan mukaisesti rataverkon haltijoiden päätöksiin. Viimeksi mainittu käsite, joka on määritelty direktiivin 2001/14 2 artiklan b alakohdassa, kattaa muun muassa kaikki luvan saaneet rautatieyritykset.

56 Lisäksi on todettava, että ensimmäiseen kysymykseen vastaamiseksi ei ole tarpeen tutkia, onko direktiivin 2001/14 30 artikla, etenkin sen 2 ja 3 kohta, esteenä Puolan oikeudessa säädetyn kaltaiselle hyväksymismenettelylle. Erityisesti ei ole tarpeen määrittää, ovatko nämä säännökset muun muassa kyseisen direktiivin tavoitteet ja tehokkuusperiaate huomioon ottaen ristiriidassa sen kanssa, että rautatieviraston pääjohtaja hyväksyy yhden muuttujista, jonka avulla rataverkon

haltija voi määrittää rautatieyrityksen maksettavaksi tarkoitettujen infrastruktuurimaksujen määrän, eli se hyväksyy rautatieinfrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhinnat.

57 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 kohdan e alakohtaa on tulkittava siten, ettei siinä säädetä rautatieyrityksen, joka käyttää tai aikoo käyttää rautatieinfrastruktuuria, oikeudesta osallistua mahdolliseen sääntelyelimen menettelyyn sellaisen päätöksen tekemiseksi, jolla hyväksytään tai hylätään rataverkon haltijan esittämä suunnitelma infrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhinnoista.

Toinen kysymys

58 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään lähinnä, onko direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 ja 6 kohtaa tulkittava siten, että rautatieyrityksen, joka käyttää tai aikoo käyttää rautatieinfrastruktuuria, on voitava riitauttaa toimivaltaisessa tuomioistuimessa sääntelyelimen päätös, jolla hyväksytään rataverkon haltijan laatimat infrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhinnat.

59 Kuten tämän tuomion 48 ja 49 kohdasta ilmenee, direktiivin 2001/14 30 artiklan 5 kohdalla, johon ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin nimenomaisesti viittaa, ei ole merkitystä toiseen kysymykseen vastaamiseksi, koska se koskee ainoastaan sääntelyelimen toimivaltaa. Ainoastaan tämän artiklan 6 kohta koskee kyseisen elimen tekemien päätösten tuomioistuinvalvontaa.

60 Tästä on todettava, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 6 kohdassa jäsenvaltiot velvoitetaan säätämään sääntelyelimen päätöksiin kohdistuvasta muutoksenhausta tuomioistuimessa yleisesti eikä siinä määritetä, kenelle on annettava asiavaltuus.

61 Vaikka lähtökohtaisesti kansallisessa oikeudessa on määritettävä yksityisen oikeussubjektin asiavaltuus, unionin oikeudessa edellytetään kuitenkin SEU 19 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti, että kansallisessa lainsäädännössä ei loukata yksilön oikeutta tehokkaaseen oikeussuojaan (tuomio 21.11.2019, Deutsche Lufthansa, C-379/18, EU:C:2019:1000, 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

62 Jäsenvaltioiden tuomioistuinten on näin varmistettava yksityisillä unionin oikeuden perusteella, tässä tapauksessa direktiivin 2001/14 perusteella, olevien oikeuksien oikeussuoja (ks. vastaavasti tuomio 13.3.2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, 38 kohta ja tuomio 21.11.2019, Deutsche Lufthansa, C-379/18, EU:C:2019:1000, 59 kohta).

63 Silloin kun unionin oikeuden säännöksiä ei ole annettu, jäsenvaltioiden asiana on määrittää toimivaltaiset tuomioistuimet ja antaa menettelysäännöt sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla pyritään turvaamaan unionin oikeuteen perustuvat yksityisten oikeudet (tuomio 13.3.2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, 39 kohta ja tuomio 14.9.2017, Petrea, C-184/16, EU:C:2017:684, 58 kohta).

64 On todettava, että direktiivissä 2001/14 annetaan rautatieyrityksille oikeuksia.

65 Direktiivin 2001/14 tavoitteena on nimittäin muun muassa taata ketään syrjimätön pääsy infrastruktuurikapasiteetin käyttöön, kuten erityisesti tämän direktiivin johdanto-osan 5 ja 11 perustelukappaleessa todetaan. Lisäksi sen tavoitteena on taata rehellinen kilpailu. Direktiivin

johdanto-osan 16 perustelukappaleessa todetaan tästä, että infrastruktuurin hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisjärjestelmien olisi mahdollistettava rehellinen kilpailu rautatiepalvelujen tarjonnassa (ks. vastaavasti tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 36 ja 37 kohta).

66 Tästä seuraa, että rataverkon haltijan on varmistettava direktiivin 2001/14 4 artiklan 5 kohdan nojalla, että hinnoittelujärjestelmän soveltaminen johtaa tasapuolisten ja ketään syrjimättömien maksujen perimiseen eri rautatieyrityksiltä, jotka tarjoavat vastaavia palveluja samanlaisella markkinoiden osalla, ja että tosiasiallisesti sovellettavat maksut ovat verkkoselostuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisia (tuomio 9.11.2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, 45 kohta).

67 Rautatieyritykset voivat sitä vastoin direktiivin 2001/14 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti vaatia ketään syrjimättömin perustein kaikki kyseisen direktiivin liitteessä II tarkoitetut vähimmäiskäyttömahdollisuudet ja radan käyttömahdollisuudet palveluihin pääsyä varten. Samassa liitteessä olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palveluihin pääsyn on myös oltava syrjimätöntä, mutta se voidaan evätä, jos on olemassa markkinaolosuhteiden mukaisia toteuttamiskelpoisia vaihtoehtoja.

68 On todettava, että oikeutta rautatieinfrastruktuurin käyttömahdollisuuksiin täydentävät direktiivin 2001/14 infrastruktuurimaksuja koskevassa II luvussa ja etenkin sen 7 artiklassa olevat hinnoittelusäännöt. Direktiivin 7 artiklan 3 kohdan mukaan mainitun direktiivin liitteessä II olevassa 1 kohdassa luetelluista vähimmäiskäyttömahdollisuuksista sekä radan käyttömahdollisuuksista palveluihin pääsyä varten perittävät infrastruktuurimaksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan rautatieliikenteen harjoittamisesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän 7 artiklan 4 tai 5 kohdan tai kyseisen direktiivin 8 artiklan soveltamista. Lisäksi direktiivin 2001/14 7 artiklan 7 kohdassa edellytetään kyseisessä liitteessä olevassa 2 kohdassa tarkoitettuihin palveluihin pääsyn osalta, että huomioon on otettava rautatiealan kilpailutilanne.

69 Edellä esitetystä seuraa, että direktiivissä 2001/14 ja erityisesti sen 5 artiklan 1 kohdassa, luettuna yhdessä sen 7 artiklan 3 ja 7 kohdan kanssa, annetaan pääasian kantajan kaltaisille rautatieyrityksille, jotka käyttävät tai aikovat käyttää rautatieinfrastruktuuria, oikeuksia, joiden on voitava saada oikeussuojaa.

70 Kansallinen säännöstö, jossa ei säädetä sellaisista muutoksenhakukeinoista tuomioistuimessa, joiden avulla kyseiset yritykset voisivat riitauttaa sääntelyelimen päätöksen, joka voi loukata niille unionin oikeudessa annettuja oikeuksia, on omiaan tekemään näiden oikeuksien käyttämisen mahdottomaksi.

71 Kaiken varalta on vielä muistutettava, että unionin tuomioistuin on jo katsonut, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 2 ja 6 kohdan säännökset ovat ehdottomia ja riittävän täsmällisiä ja että niillä on näin ollen välitön oikeusvaikutus. Nämä säännökset velvoittavat täten jäsenvaltioiden kaikkia viranomaisia eli ei ainoastaan kansallisia tuomioistuimia vaan myös kaikkia julkishallinnon elimiä – hajautetut viranomaiset mukaan lukien –, ja näillä viranomaisilla on velvollisuus soveltaa niitä (tuomio 8.7.2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, 58 kohta).

72 Kaiken edellä esitetyn perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, että direktiivin 2001/14 30 artiklan 6 kohtaa on tulkittava siten, että rautatieyrityksen, joka käyttää tai aikoo käyttää rautatieinfrastruktuuria, on voitava riitauttaa toimivaltaisessa tuomioistuimessa sääntelyelimen päätös, jolla hyväksytään rataverkon haltijan laatimat infrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhinnat.

Oikeudenkäyntikulut

73 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY, sellaisena kuin se on muutettuna 23.10.2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/58/EY, 30 artiklan 2 kohdan e alakohtaa on tulkittava siten, ettei siinä säädetä rautatieyrityksen, joka käyttää tai aikoo käyttää rautatieinfrastruktuuria, oikeudesta osallistua mahdolliseen sääntelyelimen menettelyyn sellaisen päätöksen tekemiseksi, jolla hyväksytään tai hylätään rataverkon haltijan esittämä suunnitelma infrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhinnoista.**

2) **Direktiivin 2001/14, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 2007/58, 30 artiklan 6 kohtaa on tulkittava siten, että rautatieyrityksen, joka käyttää tai aikoo käyttää rautatieinfrastruktuuria, on voitava riitauttaa toimivaltaisessa tuomioistuimessa sääntelyelimen päätös, jolla hyväksytään rataverkon haltijan laatimat infrastruktuurin vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävän perusmaksun yksikköhinnat.**

Allekirjoitukset