Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍ ADVOKÁTKY
TAMARY ĆAPETA
přednesené dne 7. dubna 2022 [1]

Věc C-721/20

DB Station & Service AG
proti
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Kammergericht Berlin (Vrchní zemský soud v Berlíně, Německo)]

„Řízení o předběžné otázce – Železniční doprava – Článek 102 SFEU – Zneužití dominantního postavení – Směrnice 2001/14/ES – Článek 30 – Regulační subjekt v oblasti železniční dopravy – Kontrola poplatků s ohledem na právo hospodářské soutěže – Soulad pravomocí civilních soudů s pravomocemi regulačního subjektu“

I. Úvod

1. Projednávaná věc se týká kolize mezi na jedné straně vodítky judikatury, která vyplývá z rozsudku ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics (C-489/15, dále jen „rozsudek CTL Logistics“, EU:C:2017:834), potvrzeného rozsudkem ze dne 8. července 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, dále jen „rozsudek Koleje Mazowieckie“, EU:C:2021:553), a která zakotvuje nutnost podat před podáním jakékoli žaloby námitky týkající se železničních poplatků u regulačního subjektu zřízeného článkem 30 směrnice 2001/14/ES [2], a na druhé straně právní naukou přímého účinku článku 102 SFEU [3], podle níž mají vnitrostátní soudy pravomoc přímo přezkoumat jakékoli případně zneužívající jednání, ve smyslu tohoto ustanovení, provozovatele infrastruktury při stanovování těchto poplatků.

2. Konkrétně se Kammergericht Berlin (Vrchní zemský soud v Berlíně, Německo) v podstatě zabývá tím, zda a případně za jakých podmínek mohou civilní soudy přezkoumat výši poplatků za přístup k železniční infrastruktuře s ohledem na článek 102 SFEU.

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. 2001, L 75, s. 29; Zvl. vyd. 07/05, s. 404).

[3] – Rozsudky ze dne 30. ledna 1974, BRT a Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, body 14 až 16), a ze dne 28. března 2019, Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, bod 38).

3. Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi německou železniční společností ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (dále jen „ODEG“) a společností DB Station & Service AG, která provozuje přibližně 5 400 železničních nádraží a stanic v Německu, ve věci vrácení poplatků zaplacených prvně uvedenou společností za využívání nádraží a stanic [4] provozovaných druhou uvedenou společností za období od listopadu 2006 do prosince 2010.

II. Spor v původním řízení, řízení před Soudním dvorem a předběžné otázky

4. Dceřiná společnost společnosti Deutsche Bahn AG (zavedený provozovatel železniční dopravy v Německu), společnost DB Station & Service AG, provozuje železniční nádraží a stanice v tomto členském státě. Podmínky pro využívání těchto zařízení jsou stanoveny v rámcových smlouvách, které tato společnost uzavírá se železničními podniky. Každé konkrétní využívání uvedených zařízení se pak řídí samostatnou smlouvou. Výše poplatků je stanovována podle sazebníku poplatků, stanoveného společností DB Station & Service, podle kategorie a spolkové země.

5. Společnost ODEG je železničním podnikem, který využívá infrastrukturu společnosti DB Station & Service v rámci činnosti železniční přepravy cestujících na krátkou vzdálenost [5]. Oba tyto podniky uzavřely za tímto účelem rámcovou dohodu.

6. Dne 1. ledna 2005 zavedla společnost DB Station & Service nový sazebník, označený značkou „SPS 05“. Pro společnost ODEG vedl tento sazebník ke zvýšení poplatků za využívání infrastruktury, které zaplatila s výhradou, jelikož s tímto zvýšením nesouhlasila.

7. Rozhodnutím ze dne 10. prosince 2009 prohlásila Bundesnetzagentur (Spolková agentura pro sítě, Německo) jakožto příslušný regulační subjekt SPS 05 za neplatný s tím, že jeho účinnost byla zachována do 1. května 2010 proto, aby bylo umožněno uplatňování nového sazebníku od tohoto data. V tomto rozhodnutí tato agentura vyzvala stěžovatele, aby se s požadavky na vrácení již zaplacených přesahujících částek poplatku obrátili na civilní soudy [6].

8. Společnost DB Station & Service uvedené rozhodnutí zpochybnila. Dne 23. března 2010 Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (vrchní správní soud Severního Porýní-Vestfálska, Německo) přiznal této žalobě odkladný účinek. V době podání žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce v projednávané věci tento soud dosud nerozhodl ve věci samé.

9. Několika žalobami podanými k Landgericht Berlin (Zemský soud v Berlíně, Německo) se společnost ODEG domáhala vrácení výše poplatků zaplacených za období od listopadu 2006 do prosince 2010 v rozsahu, v němž tato výše překračuje výši poplatků, která měla být splatná na základě dříve platného sazebníku, a sice SPS 99. Landgericht Berlin (Zemský soud v Berlíně, Německo) těmto žalobám vyhověl z důvodů spravedlnosti na základě § 315 Bürgerliches

[4] – Příloha II bod 2 směrnice 2001/14 obsahuje přístup k zařízením služeb a poskytování služeb na trati, který zahrnuje zejména osobní nádraží, jejich budovy a ostatní zařízení.

[5] – Ze všech informací, které má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že destinace nabízené společností ODEG jsou omezeny na Německo. To však nutně nebrání použití článku 102 SFEU. V tomto ohledu viz sdělení Komise – Pokyny k pojmu ovlivnění obchodu podle článků 81 a 82 Smlouvy (Úř. věst. 2004, C 101, s. 81).

[6] – Rozhodnutí Spolkové agentury pro sítě týkající se cen stanic společnosti DB Station & Service AG ze dne 10. prosince 2009, spis č. 705-07-038, s. 22.

Gesetzbuch (občanský zákoník, dále jen „BGB“)[7], který umožňuje soudu znovu nastolit smluvní rovnováhu. Společnost DB Station & Service podala odvolání u Kammergericht Berlin (Vrchní zemský soud v Berlíně), který jednotlivé věci spojil usnesením ze dne 30. listopadu 2015.

10. Mezitím v návaznosti na žádost o rozhodnutí o předběžné otázce a v rámci podobného sporu před civilními soudy Soudní dvůr rozhodl v rozsudku CTL Logistics, že přezkum traťových poplatků obecnými soudy na základě spravedlivého posouzení nelze provést nezávisle na dohledu prováděném příslušným regulačním subjektem, jelikož kontrola pravidel pro výpočet a výše poplatků s ohledem na směrnici 2001/14 spadá do výlučné pravomoci regulačního subjektu v oblasti železniční dopravy zřízeného článkem 30 této směrnice[8].

11. V návaznosti na tento rozsudek byly žádosti o vrácení znovu předloženy Spolkové agentuře pro sítě. Rozhodnutím ze dne 11. října 2019 tato agentura odmítla jako nepřípustné návrhy několika železničních podniků, kterými se domáhaly následného přezkumu legality SPS 05 za účelem vrácení nadměrné částky poplatků, s odůvodněním, že takové žádosti byly již promlčeny[9]. Toto rozhodnutí je předmětem žaloby, která byla v době podání žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce v projednávané věci stále projednávána u Verwaltungsgericht Köln (Správní soud v Kolíně nad Rýnem, Německo).

12. Kammergericht Berlin (Vrchní zemský soud v Berlíně) má za to, že řešení sporu, který mu byl předložen, závisí na výkladu směrnice 2001/14, která je časově i věcně použitelná.

13. Tento soud se zejména zabývá tím, zda se vodítka z rozsudku CTL Logistics mají použít *mutatis mutandis* na přezkum těchto poplatků s ohledem na článek 102 SFEU a vnitrostátní právo hospodářské soutěže, které zakazují zneužívání dominantního postavení. V návaznosti na rozsudek v této věci je totiž na tomto právním základě spor v původním řízení nyní předmětem odvolání.

14. Tento soud uvádí, že několik německých civilních soudů odpovědělo na tuto otázku kladně. Měly totiž za to, že zásady uvedené v rozsudku CTL Logistics jim brání v tom, aby rozhodly o žalobách na vrácení dříve, než příslušný regulační subjekt v tomto ohledu přijme konečné rozhodnutí. Naproti tomu Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) v rozsudku ze dne 29. října 2019, nazvaném „Trassenentgelte“ (traťové poplatky)[10], konstatoval, že civilní soudy mohou použít článek 102 SFEU, a to i bez nutnosti vydání konečného rozhodnutí regulačním subjektem.

15. Podle předkládajícího soudu existují dobré důvody pro odchýlení se od postoje zastávaného německým nejvyšším civilním soudem.

16. Nejprve, i když se rozsudek CTL Logistics týkal neslučitelnosti přezkumu spravedlnosti stanoveného německým občanským právem se směrnicí 2001/14, lze jeho odůvodnění uplatnit na použití práva hospodářské soutěže civilními soudy. Zásah těchto soudů, nezávisle na

[7] – Ustanovení § 315 BGB, nadepsané „Určení výše plnění jednou ze smluvních stran“, v odstavcích 1 a 3 stanoví:
„(1) Určuje-li výši plnění jedna ze smluvních stran, v případě pochybností platí, že tak musí být učiněno na základě spravedlivého posouzení.
[…]
(3) Pokud je výše plnění určena na základě spravedlivého posouzení, je toto určení pro druhou stranu závazné jen tehdy, je-li výše tohoto plnění přiměřená. Není-li výše tohoto plnění přiměřená, určí výši plnění soud […]“

[8] – Rozsudek CTL Logistics, body 84 a 86.

[9] – Rozhodnutí Spolkové agentury pro sítě č. BK10-19-0011 E ze dne 11. října 2019.

[10] – KZR 39/19, DE:BGH:2019:291019UKZR39.19.0.

regulačním subjektu, by totiž mohl vytvořit situaci nerovnosti tím, že by některým železničním podnikům umožnil platit nižší poplatky za využívání infrastruktury. Taková výhoda by byla v rozporu s hlavním cílem směrnice 2001/14, kterým je zajistit nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře a umožnit tak spravedlivou hospodářskou soutěž. Přezkum prováděný civilními soudy by mimoto představoval zásah do výlučné pravomoci regulačního subjektu.

17. Kromě toho vnitrostátní soudy jsou sice v souladu s judikaturou Soudního dvora povinny použít článek 102 SFEU přímo, Soudní dvůr nicméně dosud nerozhodl o tom, zda se tato povinnost uplatní rovněž v případech, kdy je regulační subjekt, jehož rozhodnutí podléhají soudnímu přezkumu, pověřen dohledem nad poplatky.

18. Konečně Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozsudkem ze dne 1. září 2020, nazvaným „Stationspreissystem II“ [11], rozhodl, že čl. 30 odst. 3 směrnice 2001/14 nesvěřuje regulačnímu subjektu pravomoc rozhodovat o již zaplacených poplatcích, a tím méně nařizovat jejich vrácení. Tento soud z toho vyvodil, že přezkum zneužití podle článku 102 SFEU nezasahuje do pravomocí regulačního subjektu, jelikož tento přezkum se omezuje na přiznání náhrady škody za jednání podniků v minulosti.

19. Předkládající soud má nicméně za to, že tato analýza unijního práva je chybná. Jednak ve směrnici 2001/14 není nic, co by mohlo podpořit výklad, podle kterého regulační subjekt rozhoduje pouze *pro futuro*. Kromě toho článek 102 SFEU umožňuje přijímat rozhodnutí, kterými se prohlašuje neplatnost aktů nebo kterým se nařizuje ukončení jednání. Ostatně i vrácení poplatků vybraných v minulosti může vést k narušení hospodářské soutěže a zasahovat do cílů směrnice 2001/14. Podle předkládajícího soudu z těchto úvah vyplývá, že Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) měl v tomto ohledu položit Soudnímu dvoru předběžné otázky.

20. Za těchto podmínek se Kammergericht Berlin (Vrchní zemský soud v Berlíně) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je v souladu se [směrnicí 2001/14] – zejména s jejími ustanoveními, která se týkají nezávislosti vedení podniků provozujících železniční infrastrukturu (článek 4), zásad pro stanovování poplatků (články 7 až 12) a úkolů regulačního subjektu (článek 30), pokud vnitrostátní civilní soudy v jednotlivých případech a nezávisle na dohledu vykonávaném regulačním subjektem přezkoumávají výši požadovaných poplatků podle kritérií stanovených článkem 102 SFEU nebo vnitrostátním soutěžním právem?

2. V případě kladné odpovědi na [první] otázku: Je kontrola možného zneužití prováděná vnitrostátními civilními soudy podle kritérií stanovených článkem 102 SFEU nebo vnitrostátním soutěžním právem přípustná a nutná také tehdy, když železniční podniky mají možnost dosáhnout přezkumu přiměřenosti zaplacených poplatků příslušným regulačním orgánem? Jsou vnitrostátní civilní soudy povinny vyčkat vydání příslušného rozhodnutí regulačního subjektu a případně, je-li toto rozhodnutí napadeno u soudu, jeho právní moci?“

21. Společnosti DB Station & Service a ODEG a Evropská komise předložily písemná vyjádření.

[11] – KZR 12/15, DE:BGH:2020:010920UKZR12.15.0.

III. Analýza

22. Podstatou obou otázek předkládajícího soudu, které budu analyzovat společně, je, zda musí být směrnice 2001/14 vykládána v tom smyslu, že bez ohledu na dohled vykonávaný regulačním subjektem jsou civilní soudy příslušné rozhodovat s ohledem na článek 102 SFEU o návrzích železničního podniku týkajících se vrácení neoprávněně zaplacené přesahující částky poplatků.

23. Hlavní důvod, proč předkládající soud pochybuje o své příslušnosti ve věci v původním řízení, spočívá ve výkladu podaném Soudním dvorem ve věci CTL Logistics a potvrzeném ve věci Koleje Mazowieckie (dále jen „linie judikatury“), podle kterého směrnice 2001/14 svěřuje regulačnímu subjektu výlučnou pravomoc v oblasti poplatků stanovených provozovatelem železniční sítě, čímž tak brání vnitrostátním civilním soudům rozhodnout o legalitě těchto poplatků.

24. Existuje několik způsobů, jak odpovědět na otázku položenou v projednávané věci. První možností je uplatnit linii judikatury na otázku příslušnosti vnitrostátních soudů k rozhodování o návrzích podaných na základě článku 102 SFEU. Toto použití by vedlo k závěru, že tyto vnitrostátní soudy nemohou rozhodovat o platnosti železničních poplatků, protože by to představovalo zásah do výlučné pravomoci regulačního subjektu. Jak vysvětlím (A), nedomnívám se, že by takové řešení bylo v souladu s judikaturou týkající se příslušnosti soudů vyplývající z přímého účinku článku 102 SFEU.

25. Druhou možností je mít za to, že vnitrostátní soudy, které rozhodují na základě článku 102 SFEU, mají nezávislou pravomoc rozhodovat o poplatku. K přijetí takového závěru by bylo třeba odlišit situaci v projednávané věci od situací ve věcech CTL Logistics a Koleje Mazowieckie. Jak vysvětlím, jsem toho názoru, že takové rozlišení není rozumně možné (B). Navrhnu tedy, aby Soudní dvůr tuto linii judikatury přehodnotil (C). Nakonec se budu věnovat druhé části otázek předkládajícího soudu (D).

A. Použití existující linie judikatury v případě uplatnění článku 102 SFEU

26. V dotčené linii judikatury Soudní dvůr rozhodl, že regulační subjekt zřízený na základě článku 30 směrnice 2001/14 má výlučnou pravomoc rozhodovat o poplatcích uložených provozovatelem infrastruktury. Dospěl tedy k závěru, že by přímé použití právních předpisů o železniční dopravě v oblasti poplatků vnitrostátním soudem zasahovalo do výlučné pravomoci tohoto regulačního subjektu [12].

27. Použití výkladu založeného na této linii judikatury v případě uplatnění článku 102 SFEU vede k závěru, že civilní soud, který rozhoduje na základě tohoto článku, nemůže rozhodnout ani o platnosti poplatků stanovených provozovatelem infrastruktury. Zdá se, že společnost DB Station & Service s tímto řešením souhlasí.

28. Otázka, zda byl provozovatelem sítě skutečně uložen poplatek v rozporu s pravidly upravujícími tyto poplatky uvedenými v kapitole II směrnice 2001/14, je nezbytným krokem k dosažení rozhodnutí o náhradě (údajných) neoprávněně zaplacených poplatků. Povinnost vnitrostátního soudu, který rozhoduje o žalobě na náhradu škody, požadovat, aby byla část jeho rozhodovacího sylogismu vyřešena jiným orgánem, se zdá být v rozporu s ustálenou judikaturou týkající se přímého účinku článku 102 SFEU [13]. Podle této judikatury, kterou normotvůrce převzal

[12] – V tomto smyslu viz rozsudek CTL Logistics, body 84 a 86, jakož i rozsudek Koleje Mazowieckie, body 53 a 54.

[13] – Viz poznámka pod čarou 3 tohoto stanoviska.

v článku 6 nařízení (ES) č. 1/2003[14], jsou vnitrostátní soudy oprávněny uplatňovat články 81 a 82 ES (nyní články 101 a 102 SFEU) nezávisle a souběžně s Komisí a vnitrostátními orgány pro hospodářskou soutěž.

29. Lze si představit systém, v jehož rámci by byl nezávislý regulační subjekt oprávněn řešit spory mezi provozovatelem sítí a provozovateli železniční dopravy týkající se poplatků a poskytovat účinné prostředky nápravy[15]. V takovém případě by uložení procesní povinnosti pokusit se vyřešit spor před takovým dozorovým orgánem před předložením věci soudům nebylo podle mého názoru nutně v rozporu s pojmem přímého účinku článku 102 SFEU. Taková řešení existují v mnoha oblastech právních systémů členských států i v unijním právním systému[16].

30. Nicméně ve většině těchto případů je úřad, na který se navrhovatel musí obrátit před tím, než se obrátí na soud, oprávněn poskytnout tomuto navrhovateli právo, kterého se domáhá.

31. Tak tomu zřejmě není v projednávané věci.

32. Regulační subjekt vykonává omezenou kontrolu, která nedosahuje obecné pravomoci k řešení sporů[17]. V každém případě se zdá, že tento subjekt nemůže rozhodovat o finančních žádostech, jako jsou žádosti, kterými je požadována náhrada škody[18].

33. To je první důvod, proč se domnívám, že převzetí linie judikatury není v souladu s přímým účinkem článku 102 SFEU.

34. Druhým důvodem, proč není žádoucí podmínit soudní přezkum na základě článku 102 SFEU předchozím konečným rozhodnutím regulačního subjektu (což zahrnuje rovněž instance soudního přezkumu tohoto rozhodnutí), je, že by mohl za takových okolností, jako jsou okolnosti projednávané věci, vést k porušení práva na účinnou soudní ochranu.

35. Článek 30 odst. 5 směrnice 2001/14 zajisté stanoví, že „[r]egulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a provádí opatření k nápravě situace *nejpozději do dvou měsíců* ode dne obdržení veškerých informací“[19]. Nicméně je třeba konstatovat, že tato lhůta byla značně překročena a že řízení zahájená před více než deseti lety stále nebyla ukončena.

[14] – Nařízení Rady ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 81 a 82 [ES] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02, s. 205).

[15] – V odvětví elektřiny a telekomunikací příslušné předpisy stanoví, že vnitrostátní regulační orgány jsou odpovědné za zajišťování řešení sporů mezi podniky [viz čl. 5 odst. 1 písm. b) směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1972 ze dne 11. prosince 2018, kterou se stanoví evropský kodex pro elektronické komunikace (Úř. věst. 2018, L 321, s. 36) a čl. 59 odst. 3 písm. e), odst. 5 písm. b) a odst. 6 písm. c) směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/944 ze dne 5. června 2019 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o změně směrnice 2012/27/EU (Úř. věst. 2019, L 158, s. 125)].

[16] – Tak je tomu v případě čl. 91 odst. 2 služebního řádu úředníků Evropské unie, podle kterého je žaloba k příslušným unijním soudům přípustná pouze tehdy, pokud byla věc předtím předložena orgánu oprávněnému ke jmenování. V tomto ohledu viz mé stanovisko ve věci Komise v. Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] – Pravomoci regulačního subjektu jsou upraveny článkem 30 směrnice 2001/14.

[18] – Viz rozhodnutí citované v poznámce pod čarou 6 tohoto stanoviska. Regulační subjekt má tedy zřejmě takovou představu o své pravomoci, protože je nesporné, že tento subjekt vyzval železniční podniky, aby se obrátily na civilní soudy z hlediska finanční části jejich žádostí.

[19] – Kurzivou zvýraznila autorka stanoviska.

36. Rozumím nutnosti zachovat užitečný účinek role regulátora regulačního subjektu. Požadavky vyplývající z účinné soudní ochrany v přiměřené lhůtě [20] jsou nicméně stejně tak kategorické a podporují souběžné uznání [21] pravomoci vnitrostátních soudů za takových okolností, jako jsou okolnosti věci v původním řízení.

37. S ohledem na všechny tyto úvahy se domnívám, že výklad směrnice 2001/14 vycházející z rozsudků CTL Logistics a Koleje Mazowieckie nesmí být přenesen na okolnosti dotčené v původním řízení a že není žádoucí jej rozšířit.

B. Rozlišení mezi existující linií judikatury a judikaturou, která zakotvila přímý účinek článku 102 SFEU

38. Podle druhého řešení musí být směrnice 2001/14 vykládána tak, že nebrání rozhodnutí vnitrostátního soudu, který rozhoduje na základě článku 102 SFEU, o platnosti nebo neplatnosti železničních poplatků.

39. Společnost ODEG a Komise toto stanovisko zřejmě podporují.

40. Toto řešení nicméně vyžaduje odlišit projednávanou věc od okolností, které jsou podkladem věcí CTL Logistics a Koleje Mazowieckie.

41. Pokud je totiž nová věc z hlediska právně relevantních skutečností v podstatě podobná věci, v níž bylo stanoveno pravidlo, je v zásadě nutné uplatnit toto pravidlo v této nové věci. Pokud by se nicméně uvedené pravidlo nemělo použít, je třeba hledat rozdíl, který odůvodní odlišení první věci od druhé [22].

42. V projednávané věci se provozovatel železniční dopravy (ODEG) domáhal v soudním řízení náhrady za poplatky, které zaplatil provozovateli sítě, ale které považoval za neplatné, protože tyto poplatky byly údajně uloženy v rozporu s použitelným právem. V prvním stupni se společnost ODEG domáhala vrácení rozdílu mezi starou a novou sazbou, kterou považovala za neplatnou [23]. Základ takové žaloby – § 315 BGB – byl nahrazen článkem 102 SFEU v odvolacím řízení (v návaznosti na rozsudek CTL Logistics a změny německých právních předpisů) [24] a předmětem žaloby je nyní návrh na náhradu škody (namísto žaloby na vrácení). Za jinak stejných podmínek se mezi prvním stupněm a odvoláním nijak nezměnilo *meritum* žaloby žalobkyně v původním řízení, a sice vrácení této přesahující částky poplatku. Pouze se vyvinulo ustanovení uplatněné na podporu této žaloby, jelikož článek 102 SFEU mezitím nahradil § 315 BGB.

43. Žaloba žalobkyně ve věci CTL Logistics se rovněž zakládala na § 315 BGB a týkala se vrácení rozdílu mezi starým poplatkem a novým poplatkem (z roku 2005), neboť tento nový poplatek byl považován za nespravedlivý. Ve věci Koleje Mazowieckie byla žaloba stejné povahy. Žalobkyně se

[20] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. února 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Promlčecí doba) (C-219/20, EU:C:2022:89, bod 45 a citovaná judikatura).

[21] – Takové souběžné uznání také umožňuje zabránit tomu, aby soudní přezkum představoval naopak jediný prostředek nápravy.

[22] – Viz Tridimas, T., „Precedent and the Court of Justice, A Jurisprudence of Doubt?“ v Dickinson J., Eleftheriadis, P. (vyd.), *Philosophical Foundations of EU Law*, OUP, Oxford, 2012, s. 307 až 330; Jacobs, M., *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, CUP, Cambridge, 2014, s. 127 a násl.

[23] – Je třeba připomenout, že regulační subjekt rozhodl, že sazebník z roku 2005 byl skutečně v rozporu s požadavky směrnice 2001/14. Toto rozhodnutí bylo nicméně napadeno společností DB Station & Service a dosud nebylo vydáno konečné soudní rozhodnutí. V tomto ohledu viz bod 8 tohoto stanoviska.

[24] – V tomto ohledu viz bod 13 tohoto stanoviska.

domáhala náhrady škody jak od státu, tak od provozovatele sítě za to, že povolil uložení ceny, která je podle tvrzení žalobkyně v rozporu se zásadami směrnice 2001/14. Základem této žaloby byla odpovědnost státu za škody vyplývající z porušení jeho povinností vyplývajících z unijního práva, a to počínaje věcmi Francovich a další [25], jakož i Brasserie du pêcheur a Factortame [26]. Polské právní předpisy použitelné ve věci Koleje Mazowieckie mimoto stanovily přísnější odpovědnost než odpovídající evropský koncept.

44. Ve všech třech věcech, bez ohledu na právní základ žaloby, byly vnitrostátním soudům předloženy žaloby na vrácení nebo náhradu škody, které vyžadovaly, aby rozhodly o platnosti poplatků stanovených ve smlouvě o využívání železniční sítě.

45. Navíc bez ohledu na to, jakým způsobem byly poplatky zpochybněny, byla použitelná právní úprava hospodářské soutěže v odvětví železniční dopravy.

46. Z těchto důvodů se podle mého názoru věc dotčená v původním řízení neodlišuje na základě skutkových okolností, které byly relevantní pro výklad směrnice 2001/14 v linii judikatury. Protože bez ohledu na to, z kterého konce na celou na tuto otázku nahlížíme, v konečném důsledku se tyto tři věci ve skutečnosti týkají návrhu na finanční náhradu ve vztahu k neoprávněně zaplacené přesahující částce poplatků. Kromě toho ve všech dotčených případech závisela opodstatněnost tohoto návrhu na tom, zda byl poplatek uložen v souladu se směrnicí 2001/14, či nikoli.

47. Jaké další faktory by vzhledem k podobnosti relevantních okolností mohly odůvodnit odlišení projednávané věci s cílem zachovat předchozí linii judikatury?

48. Rozsudek CTL Logistics by mohl být odůvodněn konkrétními důvody v této věci. Vnitrostátní soud měl na základě § 315 BGB pravomoc rozhodnout na základě spravedlivého posouzení a sám stanovit, zda byl poplatek spravedlivý.

49. Soudní dvůr v tomto rozsudku vysvětlil, že toto vnitrostátní ustanovení, jelikož se zaměřuje výlučně na ekonomickou racionalitu jednotlivých smluv, nezohledňuje skutečnost, že pouze poplatky stanovené na základě jednotných kritérií mohou zajistit poplatkovou politiku stanovenou směrnicí 2001/14 [27]. Bylo tedy možné tvrdit, že tento zvláštní postup upravený vnitrostátním právem ohrožoval užitečný účinek této směrnice tím, že svěřil vnitrostátním soudům pravomoc rozhodnout o spravedlivé výši poplatků v jednotlivých případech. Taková pravomoc by mohla být považována za neslučitelnou [28] se systémem stanovování poplatků za využívání železniční sítě stanoveným v uvedené směrnici a pod kontrolou regulačního subjektu.

[25] – Rozsudek ze dne 19. listopadu 1991 (C-6/90 a C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] – Rozsudek ze dne 5. března 1996 (C-46/93 a C-48/93, EU:C:1996:79).

[27] – Rozsudek CTL Logistics, bod 74. Tento argument mě však nepřesvědčil, jelikož civilní soud, který rozhodoval o spravedlivosti ceny, nemohl porušit zásadu stanovování poplatků stanovenou směrnicí 2001/14. V tomto smyslu viz stanovisko generálního advokáta P. Mengozziho ve věci CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, body 39 až 41).

[28] – I když nesmí být opomenuto, že tato pravomoc je omezena povinností vnitrostátního soudu uplatňovat směrnici 2001/14. V tomto ohledu viz bod 71 tohoto stanoviska.

50. Tato případná nemíra pravomocí vnitrostátních soudů podle § 315 BGB ve vztahu k pravomocem regulačního subjektu podle směrnice 2001/14 byla nicméně odstraněna německým zákonodárcem, který vyloučil použití § 315 BGB na dohody mezi provozovatelem sítě a provozovateli v odvětví železniční dopravy [29].

51. Pokud by se tedy věc CTL Logistics omezila na zvláštní situaci soudů, které rozhodují na základě spravedlivého posouzení a mají pravomoc stanovit v konkrétních případech spravedlivý poplatek, mohlo by to umožnit odlišit okolnosti věci CTL Logistics od okolností projednávané věci.

52. Nicméně nejen, že odůvodnění rozsudku CTL Logistics může naznačovat obecnější použití, ale podle mého názoru si lze rovněž stěží představit omezení linie judikatury po vydání rozsudku Koleje Mazowieckie. Posledně uvedené rozhodnutí zopakovalo stanovisko zavedené rozsudkem CTL Logistics, podle kterého může zrušit poplatky pouze regulační orgán, a rozšířilo jej na případ soudního řízení z důvodu odpovědnosti státu za nesprávné provedení směrnice 2001/14.

53. Ve věci Koleje Mazowieckie vnitrostátní soud rozhodoval o tom, zda vnitrostátní provedení směrnice 2001/14, které umožnilo stanovení poplatku, který žalobkyně považovala za protiprávní, bylo v souladu s touto směrnicí [30]. Navzdory odlišnému kontextu od rozsudku CTL Logistics Soudní dvůr rozhodl, že tato judikatura byla v dané věci plně použitelná [31]. Důvodem bylo, že první hlavní odůvodnění pro odepření pravomoci vnitrostátního soudu k rozhodnutí o platnosti poplatků bylo stejné, a sice případná rozdílná rozhodnutí vnitrostátních soudů [32].

54. Tato možnost rozdílných rozhodnutí ohledně souladu poplatků se směrnicí 2001/14 přitom existuje rovněž ve věcech, v nichž se rozhoduje na základě článku 102 SFEU.

55. Druhým hlavním odůvodněním v předchozí linii judikatury bylo, že vnitrostátní soudy řeší jednotlivé případy, což by tedy mohlo rovněž vést k situaci, kdy by tím provozovatel, který by měl ve věci úspěch, nutně získal výhodu oproti svým konkurentům, kteří takovou žalobu nepodali [33].

56. Tato výtka se opět uplatní rovněž v případě sporů, v nichž vnitrostátní soudy rozhodují na základě článku 102 SFEU.

57. Podle mého názoru tedy nelze mít za to, že se projednávaná věc odlišuje od věcí z předchozí linie judikatury z důvodu, že hlavní odůvodnění navržená v těchto věcech nejsou v projednávané věci použitelná.

58. Konečně, rozsudek Koleje Mazowieckie omezil možnost odlišit rozsudek CTL Logistics na základě logiky hierarchie norem. I kdyby bylo možné tvrdit, že se projednávaná věc odlišuje na základě nadřazeností článku 102 SFEU jakožto právního základu, na jehož základě má

[29] – K této legislativní změně došlo po mnoha akademických a politických sporech v Německu. Z bodu 13 stanoviska generálního advokáta P. Mengozziho ve věci CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901) vyplývá, že „[d]iskuse na vnitrostátní úrovni, kterou tato linie judikatury vyvolala, podle všeho nabyla rozměru skutečného střetu institucí, jak dokládá mimo jiné nesouhlas, který projevila Bundesrat (Spolková rada, Německo) s návrhem obsaženým v návrhu zákona o změně právní úpravy v oblasti železniční dopravy a o provedení směrnice [2001/14], výslovně vyloučit uplatnění § 315 BGB v oblasti uplatňování této právní úpravy“. V konečném výsledku se zdá (protože německá vláda se neúčastnila probíhajícího řízení), že německý zákonodárce zasáhl s cílem prohlásit § 315 BGB za nepoužitelný na takovou situaci, jako je situace dotčená v původním řízení (bod 14 uvedeného stanoviska).

[30] – Vnitrostátní soud měl rozhodnout o platnosti poplatku s přihlédnutím k rozsudku Soudního dvora, který konstatoval, že polský stát neprovedl směrnici 2001/14 [rozsudek ze dne 30. května 2013, Komise v. Polsko (C-512/10, EU:C:2013:338)].

[31] – Rozsudek Koleje Mazowieckie, bod 52.

[32] – K tomuto argumentu viz body 64 a násl. tohoto stanoviska.

[33] – Rozsudek CTL Logistics, bod 95 a rozsudek Koleje Mazowieckie, bod 51.

vnitrostátní soud rozhodnout ohledně platnosti poplatků, odpovědnost členského státu dotčená ve věci Koleje Mazowieckie vyplývá rovněž z primárního práva, a sice z přímého účinku unijního práva a povinnosti loajální spolupráce.

59. Zdá se tedy obtížné odlišit projednávanou věc od předchozí linie judikatury na základě okolností, které nastaly v jednotlivých věcech, a práv, která se účastníci řízení snažili uplatnit. Rovněž je obtížné odlišit tuto věc na základě nepoužitelnosti týchž odůvodnění pro výklad směrnice 2001/14 v tom smyslu, že svěřuje regulačnímu subjektu výlučnou pravomoc rozhodovat o platnosti poplatků. Konečně toto odlišení nemůže být založeno ani na hierarchii norem, která svěřuje vnitrostátním soudům pravomoc rozhodovat ohledně platnosti poplatků.

60. To mě přivádí k třetímu řešení.

C. Přehodnocení existující linie judikatury

61. Linie judikatury vycházející z rozsudků CTL Logistics a Koleje Mazowieckie nemá být přenesena na okolnosti projednávané věci, ani není možné tuto linii odlišit od okolností projednávané věci.

62. Po celkovém posouzení se mi tedy zdá nezbytné navrhnout Soudnímu dvoru třetí řešení, které spočívá v přehodnocení uvedené linie judikatury, a to nejen v případě, kdy je uplatněn článek 102 SFEU, ale v zájmu jednotnosti a v souladu s čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14 rovněž bez ohledu na základ, který slouží jako právní základ žádosti „žadatele“ ve smyslu tohoto ustanovení.

63. Podle mého názoru neexistuje žádný důvod pro to, aby byla směrnice 2001/14 vykládána tak, že přiznává regulačnímu subjektu výlučnou posuzovací pravomoc, pokud jde o platnost poplatků. Důvodem toho je skutečnost, že unijní právo obsahuje mechanismy, které mají zabránit riziku rozdílů (1), a že taková výlučná pravomoc zřejmě nevyplývá ze systému stanoveného směrnicí 2001/14 (2).

1. Předcházení rizikům rozdílů

64. Hlavním odůvodněním navrženým Soudním dvorem ve věci CTL Logistics a převzatým ve věci Koleje Mazowieckie bylo riziko rozdílů ve výkladu železničních poplatků, které by mohly vyplývat z různých rozhodnutí vnitrostátních civilních soudů. Případný rozdíl je podle něj v rozporu s účelem směrnice 2001/14 a s důvody pro zřízení regulačního subjektu.

65. Tento argument, se kterým se rovněž ztotožňuje předkládající soud a který je rovněž převzat společností DB Station & Service v jejím vyjádření předloženém Soudnímu dvoru, převzala některá vnitrostátní rozhodnutí, na která odkazuje předkládající soud. Všichni tuto argumentaci přijali a použili ji v situacích, v nichž musela být přijata rozhodnutí na základě článku 102 SFEU.

66. Je toto riziko rozdílů skutečně natolik zásadní a liší se v situaci, kdy je pravomoc soudu založena na § 315 BGB, na odpovědnosti členského státu nebo na článku 102 SFEU?

67. Ač není možné zcela vyloučit výskyt takových rozdílů ve výkladu konkrétních ustanovení a jejich použití na každou skutkovou okolnost případu, je nutné mít na paměti, že případná existence rozporů je součástí procesu takové regionální integrace, jako je evropská integrace.

68. Nejde tedy o to, zda mohou vzniknout rozdíly, ale zda existují pravidla pro přezkum nebo koordinaci, která umožňují zabránit tomu, aby tyto případné rozdíly přetrvávaly a narůstal jejich počet.

69. V tomto ohledu je povinnost vnitrostátních soudů uplatňovat unijní právo ve spojení s žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce zavedenou v článku 267 SFEU stanovena Smlouvami za účelem zachování nezbytné jednotnosti unijního práva. Projednávaná věc a dříve rozsudky CTL Logistics a Koleje Mazowieckie jsou dokonalým příkladem účinnosti mechanismu článku 267 SFEU, jelikož v těchto věcech byly podány žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce.

70. Riziko, že zásah civilních soudů bude zdrojem případných rozdílů, je tedy podle mého názoru přehnané. Tyto soudy jsou totiž povinny uplatňovat všechny normy unijního práva, včetně směrnice 2001/14.

71. Kromě toho při uplatňování vnitrostátních ustanovení, a to i těch, která jsou součástí takových právních odvětví, jako je občanské právo, nejsou tyto právní normy nikdy autonomní. Vnitrostátní soudy, a to i civilní soudy, tedy musí přijmout výklad vnitrostátní právní úpravy, který je v souladu s požadavky unijního práva.

72. Ať už se jedná o rozhodnutí o spravedlivosti poplatků [34] nebo o nesprávné provedení směrnice 2001/14, které umožnilo stanovit poplatek smluvně na úrovni, která je v rozporu s ustanoveními této směrnice, nebo dále o zneužití dominantního postavení, které se projevilo uložením nadměrných poplatků, tyto soudy se nemohou vyhnout použití uvedené směrnice. Zásady určující stanovení poplatku uvedené v kapitole II téže směrnice nelze obejít v žádném z řízení, v nichž vnitrostátní soudy (civilní či jiné) mají rozhodnout o platnosti poplatků [35]. V případě pochybnosti o výkladu těchto zásad se příslušné soudy mohou, nebo v posledním stupni musí, obrátit na Soudní dvůr.

73. Unijní právo tedy poskytuje mechanismy k tomu, aby bylo zabráněno rozdílům ve výkladu relevantních právních předpisů, a to i když jsou tyto předpisy uplatňovány souběžně vnitrostátními soudy a regulačním subjektem, který je těmito právními předpisy zřízen.

2. Existence souběžných pravomocí

74. Pokud jde o uplatňování obecných a odvětvových pravidel v oblasti hospodářské soutěže, je třeba připomenout, že čl. 10 odst. 7 směrnice 91/440/EHS [36], v konsolidovaném znění vycházejícím ze směrnice 2001/12/ES [37], stanoví, že „[a]niž jsou dotčeny předpisy Společenství a vnitrostátní předpisy týkající se hospodářské soutěže a orgánů příslušných pro tuto oblast, sleduje regulační subjekt zřízený podle článku 30 [směrnice 2001/14] *nebo kterýkoli jiný subjekt se stejným stupněm nezávislosti* hospodářskou soutěž na trhu železničních dopravních služeb“ [38].

[34] – V tomto ohledu viz stanovisko generálního advokáta P. Mengozziho ve věci CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, body 39 až 41).

[35] – Z hlediska zohlednění odvětvových pravidel při uplatňování obecných pravidel práva hospodářské soutěže, viz rovněž rozsudky ze dne 14. října 2010, Deutsche Telekom v. Komise (C-280/08 P, EU:C:2010:603, bod 224), a ze dne 25. března 2021, Deutsche Telekom v. Komise (C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 57).

[36] – Směrnice Rady ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. 1991, L 237, s. 25; Zvl. vyd. 07/01, s. 341).

[37] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice 91/440 (Úř. věst. 2001, L 75, s. 1; Zvl. vyd. 07/05, s. 376).

[38] – Kurzivou zvýraznila autorka stanoviska.

75. Obdobné sdílení pravomocí lze nalézt v čl. 56 odst. 2 směrnice 2012/34/EU [39], který stanoví, že „[a]niž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů pro hospodářskou soutěž týkající se zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, má regulační subjekt pravomoc sledovat situaci v oblasti hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy“.

76. Pravomoc v oblasti uplatňování pravidel hospodářské soutěže v odvětví tedy nese nejen tento regulační subjekt, ale také všechny „orgány příslušné v této oblasti“, jako jsou vnitrostátní orgány pro hospodářskou soutěž a vnitrostátní soudy. Taková pravomoc těchto orgánů se sama o sobě nedotýká pravomoci Komise na základě čl. 11 odst. 6 nařízení č. 1/2003, který stanoví možnou ztrátu pravomoci prvně jmenovaných orgánů ve prospěch Komise.

77. Toto rozdělení pravomocí při uplatňování odvětvových a obecných pravidel týkajících se hospodářské soutěže bylo několikrát připomenuto pro odvětví telekomunikací [40] nebo letecké odvětví [41] a zdá se, že je uznáno i pro poštovní odvětví [42].

78. Regulační subjekt ve smyslu čl. 30 odst. 2 směrnice 2001/14 má tudíž podle mého názoru souběžné [43], nikoli výlučné pravomoci uplatňovat pravidla železničního odvětví nebo obecná pravidla týkající se hospodářské soutěže, včetně pravidel týkajících se stanovování poplatků.

79. Je tedy nesprávné, jak bylo uvedeno v bodě 84 rozsudku CTL Logistics, že civilní soudy, kterým byla podána žaloba na vrácení poplatků, nemohou uplatňovat právní předpisy v oblasti železniční dopravy nebo jiné normy, aniž by zasahovaly do pravomocí regulačního subjektu v oblasti železniční dopravy [44].

80. V oblasti hospodářské soutěže je souběžná a doplňková pravomoc regulačního subjektu a soudů členských států podložena článkem 6 nařízení č. 1/2003, který stanoví výslovně, že vnitrostátní soudy jsou oprávněny uplatňovat články 81 a 82 ES, nyní články 101 a 102 SFEU. Ve stejném duchu vychází přijetí směrnice 2014/104/EU [45] z podobné logiky účinného a decentralizovaného uplatňování evropského práva hospodářské soutěže rovněž prostřednictvím vnitrostátních soudů.

81. Konečně a v neposlední řadě samotné znění směrnice 2001/14 nenaznačuje žádný úmysl evropského normotvůrce svěřit železničnímu regulačnímu subjektu výlučnou pravomoc týkající se rozhodnutí o platnosti poplatků.

[39] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32).

[40] – Rozsudky ze dne 10. července 2014, Telefónica a Telefónica de España v. Komise (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), jakož i ze dne 25. července 2018, Orange Polska v. Komise (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] – Rozsudky ze dne 30. dubna 1986, Asjes a další (209/84 až 213/84, EU:C:1986:188), jakož i ze dne 11. listopadu 2021, Stichting Cartel Compensation a Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, bod 45, jakož i citovaná judikatura).

[42] – Sdělení Komise o použití pravidel hospodářské soutěže na poštovní odvětví a o posouzení některých opatření státu týkajících se poštovních služeb (Úř. věst. 1998, C 39, s. 2, s. 6 a násl.; Zvl. vyd. 08/01, s. 174).

[43] – Viz Idot, L., „Règles de concurrence et régulations sectorielles“, ve van Damme, J. a van der Mensbrugghe, F., *La régulation des services publics en Europe*, ASPE Europe, Paříž, 2000, s. 377 až 415.

[44] – Nelze mít ani za to, že uplatňování obecných nebo odvětvových pravidel hospodářské soutěže vnitrostátním soudem zasahuje do pravomocí a posuzovací pravomoci regulačního subjektu, které zůstávají nedotčeny. Tato pravidla jako celek nemají ani vliv na nezávislost tohoto subjektu, jak je stanovena v článku 30 směrnice 2001/14, jelikož jeho pravomoci vyplývají právě z takového právního rámce. Totéž platí pro nezávislost provozovatele infrastruktury zaručenou v článku 4 této směrnice [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. října 2013, Komise v. Itálie (C-369/11, EU:C:2013:636, bod 43 a citovaná judikatura)].

[45] – Směrnice Evropského parlamentu a Rady ze dne 26. listopadu 2014 o určitých pravidlech upravujících žaloby o náhradu škody podle vnitrostátního práva v případě porušení právních předpisů členských států a Evropské unie o hospodářské soutěži (Úř. věst. 2014, L 349, s. 1).

82. Článek 30 odst. 2 směrnice 2001/14 stanoví, že „[ž]adatel *má právo* podat stížnost [regulačnímu] subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen“ [46]. Toto znění tak stanoví pouhou možnost obrátit se na regulační subjekt [47].

83. Oproti jiným odvětvím je třeba rovněž uvést, že v odvětví komunikací bod 69 odůvodnění směrnice 2018/1972 stanoví, že předložení věci v případě sporu odvětvovému orgánu představuje rovněž „možnost“.

84. Z tohoto přezkumu vyplývá, že regulační subjekt v oblasti železniční dopravy, tak jak vyplývá ze směrnice 2001/14 a následně ze směrnice 2012/34, nemá výlučné pravomoci k rozhodování o platnosti železničních poplatků.

D. Musí vnitrostátní soud vyčkat vydání pravomocného rozhodnutí regulačního subjektu?

85. Předkládající soud se rovněž táže, v případě, že existuje pravomoc vnitrostátních soudů, která jim umožní rozhodnout spor na základě článku 102 SFEU nezávisle na regulačním subjektu, zda je přesto povinen vyčkat pravomocného rozhodnutí regulačního subjektu.

86. Bez ohledu na dříve poskytnuté složky odpovědi, a aniž jsou tyto složky porušeny, je přerušení řízení zahájeného u vnitrostátních soudů *myslitelné*, pokud tyto soudy vědí o souběžném řízení před regulačním subjektem, a to s cílem zachovat jeho užitečnost [48].

87. Nicméně za takových okolností, jako jsou okolnosti věci v původním řízení, je nesporné, že řízení před regulačním subjektem již trvalo několik let [49]. Mimoto je pravděpodobné, jak uvádí předkládající soud, že toto řízení nebo podání opravných prostředků proti případnému rozhodnutí, které v něm bude vydáno, nepovede v blízké budoucnosti k výsledku.

88. Za takových okolností se tedy vnitrostátní soud, ke kterému je bezprostředně podána žaloba znějící na uznání zneužívající povahy jednání, musí zabývat tím, zda přerušení nezabrání zajistit žalobci v přiměřené lhůtě právo domoci se řešení jeho sporu, jakož i právo na náhradu škody [50].

89. V tomtéž případě a za účelem zabránění překročení přiměřené lhůty pro rozhodnutí může právo na účinnou soudní ochranu vyloučit přerušení soudního řízení do doby nabytí právní moci případného rozhodnutí regulačního subjektu a výkonu dostupných opravných prostředků.

90. Proto se domnívám, že unijní právo neukládá vnitrostátním soudům, kterým byla podána žaloba na základě článku 102 SFEU, povinnost vyčkat vydání rozhodnutí regulačního subjektu. Rovněž se domnívám, že se tyto soudy mohou rozhodnout přerušit řízení, aby vyčkaly vydání tohoto rozhodnutí, pokud to neohrozí práva na účinnou soudní ochranu účastníků řízení.

46 – Kurzivou zvýraznila autorka stanoviska.

47 – Znění ve španělském a německém jazyce rovněž používají stejné způsobové sloveso „moci“. Znění v anglickém, chorvatském a italském jazyce potvrzují existenci práva. I když různé jazykové verze, na které jsem právě odkázala, stanoví různými způsoby možnost nebo právo, nic nenaznačuje kategorickou nebo výlučnou pravomoc. Různá jazyková znění podporují úvahu, podle které směrnice 2001/14 svěřuje regulačnímu subjektu, zřízenému článkem 30 této směrnice, fakultativní pravomoc k řešení sporů. Takové chápání pravomoci regulačního subjektu k řešení sporů se nachází ve směrnici 2012/34, která mezitím nahradila směrnici 2001/14, neboť čl. 56 odst. 1 směrnice 2012/34, který odpovídá bývalému článku 30 směrnice 2001/14, má stejné znění jako ustanovení, které mu předcházelo.

48 – Obdobně viz článek 16 nařízení č. 1/2003.

49 – Viz body 7 až 11 tohoto stanoviska.

50 – Viz odkazy citované v poznámce pod čarou 20 tohoto stanoviska.

IV. Závěry

91. S ohledem na všechny předcházející úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Kammergericht Berlin (Vrchní zemský soud v Berlíně, Německo) následovně:

„1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti musí být vykládána v tom smyslu, že nebrání nezávisle na dohledu regulačního subjektu pravomoci civilních soudů rozhodovat s ohledem na článek 102 SFEU o žalobách podaných železničním podnikem týkajících se vrácení neoprávněně zaplacené přesahující částky poplatků.

2) Unijní právo neukládá vnitrostátním soudům, kterým je podána podnikem železniční dopravy žaloba na základě článku 102 SFEU za účelem přezkumu přiměřené povahy výše zaplacených poplatků, povinnost vyčkat vydání rozhodnutí regulačního subjektu zřízeného článkem 30 směrnice 2001/14 a v případě, že by toto rozhodnutí bylo napadeno u soudu, jeho právní moci. S výhradou dodržení práva na účinnou soudní ochranu nebrání ani tomu, aby tyto vnitrostátní soudy rozhodly, že vyčkají vydání uvedeného rozhodnutí.“