Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
TAMARA ĆAPETA
esitatud 7. aprillil 2022 [1]

Kohtuasi C-721/20

DB Station & Service AG
versus
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Kammergericht Berlin (Berliini liidumaa kõrgeim üldkohus, Saksamaa))

Eelotsusetaotlus – Raudteetransport – ELTL artikkel 102 – Turgu valitseva seisundi kuritarvitamine – Direktiiv 2001/14/EÜ – Artikkel 30 – Raudtee reguleeriv organ – Kasutustasude kontrollimine konkurentsiõiguse seisukohast – Tsiviilkohtute ja reguleeriva organi pädevuste suhe

I. Sissejuhatus

1. Käesolev kohtuasi käsitleb põrkumist ühelt poolt niisuguse kohtupraktikasuuna tulemuse, mis tuleneb 9. novembri 2017. aasta kohtuotsusest CTL Logistics (C-489/15, edaspidi „kohtuotsus CTL Logistics“, EU:C:2017:834), mida kinnitati 8. juuli 2021. aasta kohtuotsusega Koleje Mazowieckie (C-120/20, edaspidi „kohtuotsus Koleje Mazowieckie“, EU:C:2021:553), milles on sedastatud, et enne igasugust kohtuasja tuleb raudteekasutustasud vaidlustada direktiivi 2001/14/EÜ [2] artikli 30 alusel loodud reguleerivas organis, ja teiselt poolt ELTL artikli 102 [3] vahetut õigusmõju käsitleva doktriini vahel, mille kohaselt on liikmesriikide kohtud pädevad otse kontrollima raudteetaristuettevõtja turgu valitseva seisundi võimalikku kuritarvitamist selle sätte tähenduses nende kasutustasude kindlaksmääramisel.

2. Konkreetsemalt soovib Kammergericht Berlin (Berliini liidumaa kõrgeim üldkohus, Saksamaa) sisuliselt teada, kas ja kui jah, siis millistel tingimustel võivad tsiviilkohtud kontrollida raudteetaristu kasutustasude summat ELTL artikli 102 seisukohast.

[1] Algkeel: prantsuse.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT 2001, L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404).

[3] 30. jaanuari 1974. aasta kohtuotsus BRT ja Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, punktid 14–16) ning 28. märtsi 2019. aasta kohtuotsus Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, punkt 38).

3. Taotlus on esitatud Saksa raudteeveo-ettevõtja ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (edaspidi „ODEG“) ja äriühingu DB Station & Service AG, kes käitab Saksamaal ligikaudu 5400 raudteejaama ja rongipeatust, vahelises kohtuvaidluses esimese poolt jaamade ja peatuste[4] kasutamise eest, mida käitab teine, 2006. aasta novembrist kuni 2010. aasta detsembrini tasutud kasutustasude tagasimaksmise üle.

II. Põhikohtuasi, menetlus Euroopa Kohtus ja eelotsuse küsimused

4. Deutsche Bahn AG (Saksamaa raudteesektori turgu valitsev ettevõtja) tütarettevõtja DB Station & Service käitab selles liikmesriigis raudteejaamu ja rongipeatusi. Nende rajatiste kasutamise tingimused on kindlaks määratud raamlepingutes, mille ta sõlmib raudteeveo-ettevõtjatega. Nende rajatiste iga konkreetset kasutamist reguleerib seejärel eraldi leping. Kasutustasude suurus määratakse kindlaks rongipeatuste hinnakirja järgi, mille on DB Station & Service koostanud kategooriate ja liidumaade kaupa.

5. ODEG on raudteeveo-ettevõtja, kes kasutab DB Station & Service'i taristut oma reisijateveoteenuste osutamisel linnalähirongidega[5]. Need kaks ettevõtjat sõlmisid selleks raamlepingu.

6. DB Station & Service kehtestas 1. jaanuaril 2005 uue hinnakirja, mis on tähistatud lühendiga „SPS 05“. ODEG leiab, et selle hinnakirjaga tõsteti taristukasutustasusid, mida ta maksis reservatsiooniga, kuna ta ei olnud selle tõusuga nõus.

7. Bundesnetzagentur (Saksamaa föderaalne võrguamet) kui pädev reguleeriv organ tunnistas 10. detsembri 2009. aasta otsusega SPS 05 kehtetuks, jättes selle mõju kehtima kuni 1. maini 2010, et võimaldada alates sellest kuupäevast uue tariifi kohaldamist. Samas otsuses kutsub see amet kaebajaid pöörduma tsiviilkohtusse, et nõuda ülemääraselt tasutud summade tagasimaksmist[6].

8. DB Station & Service vaidlustas selle otsuse. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Nordrhein-Westfaleni liidumaa kõrgeim halduskohus, Saksamaa) tunnustas 23. märtsil 2010 selle kaebuse peatava toimet. Käesolevas kohtuasjas eelotsusetaotluse esitamise ajal ei olnud see kohus veel sisulist otsust teinud.

9. ODEG esitas Landgericht Berlinile (Berliini esimese astme kohus, Saksamaa) mitu hagi 2006. aasta novembrist kuni 2010. aasta detsembrini makstud kasutustasude summa tagastamiseks selles osas, milles see ületab summat, mis oleks tulnud tasuda varem kehtinud hinnakirja, s.o SPS 99 alusel. Landgericht Berlin (Berliini esimese astme kohus) rahuldas need hagid õigluse kaalutlustel tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“) § 315[7]

[4] Direktiivi 2001/14 II lisa punkt 2 hõlmab rööbasteed mööda teenindusvahenditele juurdepääsu ning teenindamist eelkõige seoses reisijaamade, jaamahoonete ja muude rajatistega.

[5] Euroopa Kohtule esitatud teabest tervikuna nähtub, et ODEG pakutud reisisihtkohad piirduvad Saksamaaga. See ei takista siiski tingimata ELTL artikli 102 kohaldamist. Vt selle kohta „Komisjoni teatis. Suuniseid EÜ asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud kaubandusmõju mõiste kohta“ (ELT 2004, C 101, lk 81).

[6] Föderaalse võrguameti 10. detsembri 2009. aasta otsus DB Station & Service AG jaamade hindade kohta, toimik nr 705-07-038, lk 22.

[7] BGB § 315 „Soorituse kindlaksmääramine ühe lepinguosalise poolt“ lõigetes 1 ja 3 on ette nähtud:
„(1) Kui tasu tuleb kindlaks määrata ühel lepingupooltest, tuleb see kahtluse korral kindlaks määrata *ex aequo et bono* põhimõttel.
[…]
(3) Kui kindlaksmääramine tuleb teha *ex aequo et bono* põhimõttel, on see teisele poolele kohustuslik ainult siis, kui see on õiglane. Kui see ei ole õiglane, määratakse sooritus kindlaks kohtuotsusega […]“.

alusel, mis võimaldab kohtul taastada lepingulise tasakaalu. DB Station & Service esitas apellatsioonkaebuse Kammergericht Berlinile (Berliini liidumaa kõrgeim üldkohus), kes liitis eri kohtuasjad 30. novembri 2015. aasta kohtumäärusega.

10. Vahepeal otsustas Euroopa Kohus sarnases kohtuvaidluses tsiviilkohtutes esitatud eelotsusetaotluse peale tehtud kohtuotsuses CTL Logistics, et trassitasude õigluse hindamine üldkohtute poolt ei või toimuda sõltumatult pädeva reguleerimisorgani järelevalvest, kuna kasutustasude arvutamise korra ja summa kontrollimine direktiivi 2001/14 põhjal kuulub selle direktiivi artikli 30 alusel loodud raudtee reguleeriva organi ainupädevusse [8].

11. Pärast seda kohtuotsust esitati föderaalsele võrguametile taas tagasimaksmisnõuded. See amet jättis 11. oktoobri 2019. aasta otsusega vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata mitme raudteeveo-ettevõtja kaebused, milles nad palusid ülemääraselt makstud tasude tagasisaamiseks kontrollida tagantjärele SPS 05 õiguspärasust, kuna need nõuded olid juba aegunud [9]. Selle otsuse peale esitati kaebus, mille menetlemine oli käesolevas kohtuasjas eelotsusetaotluse esitamise ajal Verwaltungsgericht Kölnis (Kölni halduskohus, Saksamaa) veel pooleli.

12. Kammergericht Berlin (Berliini liidumaa kõrgeim üldkohus) leiab, et tema menetlusse antud vaidluse lahendamine sõltub direktiivi 2001/14 tõlgendamisest, mis on ajaliselt ja sisuliselt kohaldatav.

13. Eelkõige soovib see kohus teada, kas kohtuotsusest CTL Logistics tulenevad juhised on *mutatis mutandis* kohaldatavad nende kasutustasude kontrollimisele ELTL artikli 102 ja riigisisese konkurentsiõiguse seisukohast, mis keelavad turgu valitseva seisundi kuritarvitamise. Pärast selles kohtuasjas tehtud otsust on põhikohtuasjas nüüd apellatsioonimenetluses määrav just see õiguslik alus.

14. Nimetatud kohus märgib, et mitu Saksa tsiviilkohut on sellele küsimusele vastanud jaatavalt. Nad leidsid nimelt, et kohtuotsuses CTL Logistics esitatud põhimõtetega on vastuolus see, kui nad teevad tagasimaksmise hagide kohta otsuse enne, kui pädev reguleerimisorgan on teinud selles suhtes lõpliku otsuse. Seevastu 29. oktoobri 2019. aasta niinimetatud trassitasude kohtuotsuses Trassenentgelte [10] tuvastas Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), et ELTL artikli 102 kohaldamine tsiviilkohtute poolt on võimalik, ilma et selleks oleks vaja reguleeriva organi lõplikku otsust.

15. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul on põhjust Saksamaa kõrgeima tsiviilkohtu seisukohast kõrvale kalduda.

16. Kõigepealt, kuigi kohtuotsus CTL Logistics puudutas Saksa tsiviilõiguses ette nähtud õigluse kontrolli vastuolu direktiiviga 2001/14, võiks selle põhjendused üle kanda konkurentsiõiguse kohaldamisele tsiviilkohtutes. Nimetatud kohtute sekkumine reguleerivast organist sõltumata võib tekitada ebavõrdse olukorra, võimaldades teatud raudteeveo-ettevõtjatel maksta madalamaid taristukasutustasusid. Selline eelis oleks vastuolus direktiivi 2001/14 keskse eesmärgiga, milleks on tagada diskrimineerimata juurdepääs raudteetaristutele ja võimaldada seeläbi õiglast konkurentsi. Tsiviilkohtute teostatav kontroll kujutab endast lisaks reguleeriva organi ainupädevuse kahjustamist.

[8] Kohtuotsus CTL Logistics, punktid 84 ja 86.

[9] Föderaalse võrguameti 11. oktoobri 2019. aasta otsus nr BK10-19-0011 E.

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

17. Lisaks, kuigi Euroopa Kohtu praktika kohaselt on liikmesriigi kohtud kohustatud kohaldama ELTL artiklit 102 otse, ei ole Euroopa Kohus veel lahendanud küsimust, kas see kohustus on kohaldatav ka juhul, kui reguleeriv organ, kelle otsused alluvad kohtulikule kontrollile, vastutab kasutustasude järelevalve eest.

18. Lõpuks otsustas Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) oma 1. septembri 2020. aasta kohtuotsuses Stationspreissystem II[11], et direktiivi 2001/14 artikli 30 lõige 3 ei anna reguleerivale organile pädevust otsustada juba makstud kasutustasude üle, veel vähem anda korraldust need kasutustasud tagasi maksta. See kohus järeldas sellest, et kuritarvituste kontrollimine ELTL artikli 102 alusel ei sekku reguleeriva organi pädevusse, kuna see kontroll piirdub ettevõtjate tegevuse eest minevikus tekitatud kahju hüvitamisega.

19. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab siiski, et see liidu õiguse analüüs on ekslik. Ühelt poolt ei toeta direktiivis 2001/14 ükski element tema arvates tõlgendust, mille kohaselt reguleeriv organ otsustab ainult *pro futuro*. Teiselt poolt võimaldab ELTL artikkel 102 võtta vastu otsuseid, millega tuvastatakse aktide tühisus või kohustatakse tegevust lõpetama. Pealegi võib isegi minevikus kogutud kasutustasude tagasimaksmine põhjustada konkurentsimoonutusi ja põrkuda direktiivi 2001/14 eesmärkidega. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul näitavad need kaalutlused, et Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) oleks pidanud esitama sellekohased eelotsuse küsimused Euroopa Kohtule.

20. Neil asjaoludel otsustas Kammergericht Berlin (Berliini liidumaa kõrgeim üldkohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas direktiiviga 2001/14 – eriti selle sätetega taristuettevõtja majandamise sõltumatuse (artikkel 4), tasude kindlaksmääramise põhimõtete (artiklid 7–12) ja reguleeriva organi ülesannete (artikkel 30) kohta – on kooskõlas, kui liikmesriigi tsiviilkohtud hindavad nõutud kasutustasude suurust juhtumipõhiselt ja sõltumatult reguleeriva organi järelevalvest ELTL artikli 102 ja/või riigisisese konkurentsiõiguse alusel?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas kuritarvituse kontroll liikmesriigi tsiviilkohtute poolt ELTL artikli 102 ja/või riigisisese konkurentsiõiguse alusel on lubatav ja nõutav ka siis, kui raudteeveo-ettevõtjal on võimalus lasta kontrollida makstud kasutustasude õiglust pädeval reguleerival organil? Kas liikmesriigi tsiviilkohtud on kohustatud ära ootama reguleeriva organi vastava otsuse ja kui see kohtus vaidlustatakse, siis sellisel juhul selle otsuse jõustumise?“

21. Kirjalikud seisukohad esitasid DB Station & Service, ODEG ja Euroopa Komisjon.

III. Õiguslik analüüs

22. Nende kahe küsimusega, mida ma analüüsin koos, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2001/14 tuleb tõlgendada nii, et sõltumata reguleeriva organi järelevalvest on tsiviilkohtutel ELTL artikli 102 alusel pädevus vaadata läbi raudteeveo-ettevõtjate nõudeid, et makstud kasutustasude alusetult makstud ülemäärane osa makstaks neile tagasi.

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

23. Peamine põhjus, miks eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb oma pädevuses põhikohtuasjas, seisneb tõlgenduses, mille Euroopa Kohus andis kohtuasjas CTL Logistics ja mida kinnitati kohtuasjas Koleje Mazowieckie (edaspidi „kohtuotsusega CTL Logistics loodud kohtupraktika“), mille kohaselt annab direktiiv 2001/14 reguleerivale organile ainupädevuse raudteevõrgu halduri kehtestatud tasude üle, takistades seega liikmesriigi tsiviilkohtul teha otsust nende tasude õiguspärasuse kohta.

24. Käesolevas kohtuasjas tõstatatud küsimusele on mitu võimalikku vastust. Esimene seisneb selles, et küsimusele, kas liikmesriigi kohtud on pädevad lahendama ELTL artikli 102 alusel esitatud nõudeid, kohaldatakse kohtuotsusega CTL Logistics loodud kohtupraktikat. Selline kohaldamine viiks järelduseni, et liikmesriikide kohtud ei saa teha otsust raudteetaristu kasutustasude kehtivuse kohta, kuna see riivaks reguleeriva organi ainupädevust. Nagu ma selgitan (A), ei leia ma, et niisugune lahendus oleks kooskõlas kohtupraktikaga, mis käsitleb kohtute pädevust, mis tuleneb ELTL artikli 102 vahetust õigusmõjust.

25. Teine võimalus seisneb selles, et arvestatakse, et liikmesriigi kohtutel, kes teevad otsuseid ELTL artikli 102 alusel, on kasutustasu üle otsustamiseks sõltumatu pädevus. Sellisele järeldusele jõudmiseks tuleks käesoleva kohtuasja olukorda eristada kohtuasjade CTL Logistics ja Koleje Mazowieckie olukorrast. Nagu ma selgitan, olen arvamusel, et niisugune vahetegemine ei ole mõistlikult võimalik (B). Ma teen seega Euroopa Kohtule ettepaneku kohtuotsusega CTL Logistics loodud kohtupraktika üle vaadata (C). Lõpuks käsitlen eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimuste teist osa (D).

A. Kohtuotsusega CTL Logistics loodud kohtupraktika ülekandmine ELTL artiklile 102 tuginemise korral

26. Kõnealuses kohtuotsusega CTL Logistics loodud kohtupraktikas on Euroopa Kohus leidnud, et direktiivi 2001/14 artikli 30 alusel loodud reguleerival organil on ainupädevus otsustada raudteetaristuettevõtja kehtestatud kasutustasude üle. Seetõttu järeldas ta, et kasutustasusid käsitlevate raudteeõigusnormide otsene kohaldamine liikmesriigi kohtu poolt sekkuks selle reguleeriva organi ainupädevusse [12].

27. Sellest kohtuotsusega CTL Logistics loodud kohtupraktikast tuleneva tõlgenduse ülekandmine ELTL artiklile 102 tuginemise korral viib järelduseni, et tsiviilkohus, kes teeb otsuse ELTL artikli 102 alusel, ei saa samuti otsustada raudteetaristuettevõtja kehtestatud kasutustasude kehtivuse üle. Näib, et DB Station & Service on selle lahendusega nõus.

28. Küsimus, kas võrguettevõtja kehtestas tõesti kasutustasu nende tasude eeskirju rikkudes, mis on sätestatud direktiivi 2001/14 II peatükis, on vajalik etapp, et teha otsus (eeldatavalt) alusetult makstud kasutustasude tagasimaksmise kohta. Kohustada liikmesriigi kohut, kes lahendab kahju hüvitamise nõuet, taotlema, et osa tema otsuse süllogismist lahendataks teises kohtuastmes, näib olevat vastuolus väljakujunenud kohtupraktikaga, mis käsitleb ELTL artikli 102 vahetut õigusmõju [13]. Selle kohtupraktika kohaselt, mille on seadusandja määruse nr 1/2003 [14] artiklisse 6

[12] Vt selle kohta kohtuotsused CTL Logistics (punktid 84 ja 86) ning Koleje Mazowieckie (punktid 53 ja 54).

[13] Vt käesoleva ettepaneku 3. joonealune märkus.

[14] Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus [EÜ] artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta (EÜT 2003, L 1, lk 1; ELT eriväljaanne 08/02, lk 205).

üle võtnud, on liikmesriikide kohtutel õigus kohaldada EÜ artikleid 81 ja 82 (nüüd ELTL artiklid 101 ja 102) sõltumatult ning paralleelselt Euroopa Komisjoni ja liikmesriikide konkurentsiasutustega.

29. On võimalik ette näha süsteem, milles sõltumatu reguleeriv organ on volitatud lahendama võrguettevõtja ja raudteeveo-ettevõtjate vahelisi vaidlusi kasutustasude osas ning tagama tõhusad õiguskaitsevahendid [15]. Niisugusel juhul ei oleks menetluslik kohustus püüda lahendada vaidlus enne kohtusse pöördumist sellises kontrolliinstantsis tingimata vastuolus ELTL artikli 102 vahetu õigusmõju mõistega. Sellised lahendused on paljudes liikmesriikide õigussüsteemide ja ka liidu õigussüsteemi valdkondades olemas [16].

30. Enamikul neist juhtudest on siiski asutusel, kuhu taotleja peab pöörduma enne kohtusse pöördumist, õigus taotleja nõue rahuldada.

31. Näib, et käesolevas asjas see nii ei ole.

32. Reguleerival organil on piiratud kontroll, mis ei laiene üldisele vaidluste lahendamise pädevusele [17]. Igal juhul näib, et see organ ei saa lahendada niisuguseid rahalisi nõudeid, mille eesmärk on saada kahjuhüvitist [18].

33. See on esimene põhjus, miks ma arvan, et kohtupraktika ülevõtmine ei oleks kooskõlas ELTL artikli 102 vahetu õigusmõjuga.

34. Teine põhjus, miks ei ole soovitav seada ELTL artikli 102 alusel teostatava kohtuliku kontrolli tingimuseks nõuet, et reguleeriv organ on enne teinud lõpliku otsuse (mis hõlmab ka selle otsuse kohtuliku kontrolli instantse), on see, et niisugustel asjaoludel nagu käesolevas asjas võib see kaasa tuua selle, et rikutakse õigust tõhusale kohtulikule kaitsele.

35. Direktiivi 2001/14 artikli 30 lõikes 5 on küll sätestatud, et „[r]eguleeriv organ peab kaebuste puhul otsuse tegema ning võtma meetmeid olukorra heastamiseks *hiljemalt kahe kuu jooksul* alates kogu teabe saamisest“ [19]. Tuleb siiski tõdeda, et see tähtaeg on pikalt ületatud ja et instantsid, kuhu pöörduti juba üle 10 aasta tagasi, ei ole ikka veel leidnud lahendust.

36. Mõistan vajadust säilitada reguleeriva organi reguleerimisrolli soovitav toime. Nõuded, mis tulenevad tõhusast kohtulikust kaitsest mõistliku aja jooksul [20], on aga samavõrra kaalukad ja räägivad selle kasuks, et tunnustada niisugustel asjaoludel nagu käesolevas asjas paralleelselt [21] liikmesriikide kohtute pädevust.

[15] Elektri- või telekommunikatsioonisektoris on vastavates õigusaktides ette nähtud, et riikide reguleerivad asutused vastutavad ettevõtjatevaheliste vaidluste lahendamise eest (vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiivi (EL) 2018/1972, millega kehtestatakse Euroopa elektroonilise side seadustik (ELT 2018, L 321, lk 36), artikli 5 lõike 1 punkt b ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta direktiivi (EL) 2019/944 elektrienergia siseturu ühiste normide kohta ja millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL (ELT 2019, L 158, lk 125), artikli 59 lõike 3 punkt e, lõike 5 punkt b ja lõike 6 punkt c).

[16] Nii on see Euroopa Liidu ametnike personalieeskirjade artikli 91 lõikes 2, mille kohaselt on liidu pädevatele kohtutele esitatav hagi vastuvõetav üksnes siis, kui on enne esitatud kaebus ametisse nimetavale asutusele. Vt selle kohta minu ettepanek kohtuasjas komisjon *vs.* Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] Reguleeriva organi volitused on reguleeritud direktiivi 2001/14 artikliga 30.

[18] Vt käesoleva ettepaneku 6. joonealuses märkuses viidatud otsus. Nii näib, et reguleerival organil on endal selline arusaam oma pädevusest, sest vaidlust ei ole selles, et see organ kutsus raudteeveo-ettevõtjaid pöörduma nende nõuete rahalises osas tsiviilkohtute poole.

[19] Kohtujuristi kursiiv.

[20] Vt selle kohta 10. veebruari 2022. aasta kohtuotsus Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (aegumistähtaeg) (C-219/20, EU:C:2022:89, punkt 45 ja seal viidatud kohtupraktika).

[21] Selline paralleelne tunnustamine võimaldab ka vältida seda, et kohtulik kontroll oleks vastupidi ainus õiguskaitsevahend.

37. Kõiki neid kaalutlusi arvestades leian, et direktiivi 2001/14 tõlgendust, mis tuleneb kohtuotsustest CTL Logistics ja Koleje Mazowieckie, ei tule põhikohtuasja asjaoludele üle kanda ning seda ei ole soovitav laiendada.

B. Olemasoleva kohtupraktika eristamine kohtupraktikast, millega kehtestati ELTL artikli 102 vahetu õigusmõju

38. Teise lahenduse järgi tuleb direktiivi 2001/14 tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus ELTL artikli 102 alusel liikmesriigi kohtu tehtud otsus raudteetaristu kasutustasude kehtivuse või kehtetuse kohta.

39. ODEG ja Euroopa Komisjon näivad selle seisukohaga ühinevat.

40. See lahendus eeldab siiski, et käesolevat kohtuasja tuleb eristada kohtuotsuste CTL Logistics ja Koleje Mazowieckie aluseks olnud kohtuasjadest.

41. Nimelt, kuigi tundub, et uus kohtuasi on õiguslikult asjakohaste faktiliste asjaolude poolest sisuliselt sarnane kohtuasjaga, milles kujundati reegel, on selles uues kohtuasjas põhimõtteliselt vaja kohaldada sama reeglit. Kui aga tahetakse vältida selle reegli kohaldamist, tuleb otsida erinevust, mis õigustaks esimese kohtuasja teisest eristamist [22].

42. Käesoleval juhul nõudis raudteeveo-ettevõtja (ODEG) kohtumenetluses hüvitist kasutustasude eest, mille ta maksis võrguettevõtjale, kuid mida ta peab mitte tasumisele kuuluvaks, kuna need kasutustasud kehtestati tema arvates kohaldatavaid õigusnorme rikkudes. Esimeses kohtuastmes nõudis ta varasema ja tema arvates kehtetu uue tasu vahe tagasimaksmist [23]. Sellise hagi alus – BGB § 315 – asendati apellatsioonmenetluses ELTL artikliga 102 (pärast kohtuotsust CTL Logistics ja Saksamaa õigusaktide muutmist) [24] ning nõude ese on nüüd kahju hüvitamine (tagasimaksmise nõude asemel). Kuna kõik muu jäi samaks, ei ole põhikohtuasja hageja esitatud nõude *sisu* esimese kohtuastme ja apellatsioonimenetluse vahel muutunud, s.o enam makstud summa tagasimaksmine. Muutunud on ainult säte, millele hagi põhjendamiseks tuginetakse, sest vahepeal asendati BGB § 315 ELTL artikliga 102.

43. Kohtuasjas CTL Logistics hageja esitatud nõue põhines samuti BGB §-l 315 ning see puudutas vana ja uue (2005. aasta) tasu vahe tagasimaksmist, kuna seda viimati nimetatud kasutustasu peeti ebaõiglaseks. Kohtuasjas Koleje Mazowieckie oli nõue samalaadne. Hageja nõudis kahjuhüvitist nii riigilt kui ka võrguettevõtjalt, kuna need olid andnud loa kehtestada hind, mis oli väidetavalt vastuolus direktiivi 2001/14 põhimõtetega. Selle nõude aluseks oli riigi vastutus talle liidu õigusest tulenevate kohustuste rikkumisega tekitatud kahju eest, mille eest riik vastutab alates kohtuasjadest Francovich jt [25] ning Brasserie du pêcheur ja Factortame [26]. Poola õigus, mida kohaldati kohtuasjas Koleje Mazowieckie, nägi lisaks ette rangema vastutuse kui vastav Euroopa kontseptsioon.

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

[23] Tuleb meenutada, et reguleeriv organ otsustas, et 2005. aasta tasumäärad on direktiivi 2001/14 nõuetega vastuolus. DB Station & Service siiski vaidlustas selle otsuse ja lõplikku kohtuotsust ei ole veel tehtud. Vt selle kohta käesoleva ettepaneku punkt 8.

[24] Vt selle kohta käesoleva ettepaneku punkt 13.

[25] 19. novembri 1991. aasta kohtuotsus (C-6/90 ja C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] 5. märtsi 1996. aasta kohtuotsus (C-46/93 ja C-48/93, EU:C:1996:79).

44. Kõigil kolmel juhul esitati sõltumata hagi õiguslikust alusest liikmesriigi kohtutele tagastamis- või hüvitamisnõuded, milles kohtutel tuli teha otsus raudteevõrgu kasutamise lepingus ette nähtud kasutustasude kehtivuse kohta.

45. Pealegi oli kasutustasude vaidlustamise viisist olenemata tegemist olukorraga, milles kohaldati raudteesektoris kehtivaid konkurentsieeskirju.

46. Seepärast ei erine põhikohtuasi minu arvates asjaolude poolest, mis olid asjakohased direktiivi 2001/14 tõlgendamisel kohtuotsusega CTL Logistics loodud kohtupraktikas. Millise kandi pealt probleemi ka ei vaataks, puudutavad need kolm kohtuasja lõppkokkuvõttes rahalise hüvitise nõuet alusetult enam makstud kasutustasude eest. Lisaks sõltub selle nõude põhjendatus kõikidel kõnealustel juhtudel sellest, kas kasutustasu kehtestati kooskõlas direktiiviga 2001/14 või mitte.

47. Arvestades asjasse puutuvate asjaolude sarnasust, siis millised muud tegurid võiksid õigustada kõnealuse kohtuasja eristamist, et säilitada varasemat kohtupraktikat?

48. Kohtuotsust CTL Logistics võiks põhjendada sellele kohtuasjale eriomaste põhjustega. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul oli BGB § 315 alusel õigus teha otsus *ex aequo et bono* ja teha ise kindlaks, kas kasutustasu on õiglane.

49. Euroopa Kohus selgitas selles kohtuotsuses, et see riigisisene õigusnorm eirab – rõhutades ainult individuaalse lepingu majanduslikku otstarbekust – asjaolu, et direktiiviga 2001/14 ette nähtud hinnapoliitikat saab tagada ainult ühtsete kriteeriumide alusel kehtestatud tasudega [27]. Seega oleks võinud väita, et see liikmesriigi õiguses ette nähtud erimenetlus seab ohtu selle direktiivi soovitava toime, andes liikmesriikide kohtutele õiguse üksikjuhtumitel otsustada, millised on kasutustasude õiglased summad. Niisugust õigust võib pidada vastuolus [28] olevaks direktiivis ette nähtud raudteevõrgu kasutamise tasude kindlaksmääramise süsteemiga, mis on reguleeriva organi kontrolli all.

50. Selle liikmesriikide kohtute võimaliku volituste liiasuse BGB § 315 alusel võrreldes reguleeriva organi volitustega direktiivi 2001/14 alusel Saksa seadusandja siiski kõrvaldas, välistades BGB § 315 kohaldamise võrguettevõtja ja raudteeveo-ettevõtjate vahelistele lepingutele [29].

51. Seega, kui kohtuasi CTL Logistics piirduks nende kohtute konkreetse olukorraga, kes otsustavad *ex aequo et bono* ning kellel on pädevus kehtestada konkreetsetel juhtudel õiglane tasu, siis võimaldaks see järelikult eristada kohtuasja CTL Logistics asjaolusid käesoleva kohtuasja omadest.

[27] Kohtuotsus CTL Logistics, punkt 74. See argument mind siiski ei veena, kuna hinna õigluse üle otsustav tsiviilkohus ei oleks tohtinud eirata direktiivis 2001/14 ette nähtud kulude kindlaksmääramise põhimõtet. Vt selle kohta kohtujurist Mengozzi ettepanek kohtuasjas CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, punktid 39–41).

[28] Olgugi, et ei tohi jätta tähelepanuta asjaolu, et seda pädevust piirab liikmesriigi kohtu kohustus kohaldada direktiivi 2001/14. Vt selle kohta käesoleva ettepaneku punkt 71.

[29] See seadusemuudatus leidis aset pärast arvukaid akadeemilisi ja poliitilisi vaidlusi Saksamaal. Kohtujurist Mengozzi ettepaneku punktist 13 kohtuasjas CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901) nähtub, et „[t]undub, et siseriiklik arutelu, mille see kohtupraktika suund on esile kutsunud, on omandanud tõelise institutsioonidevahelise konflikti mõõtmed, nagu näitab muu hulgas asjaolu, et Bundesrat (Saksamaa Liidunõukogu) jääb eriarvamusele raudteeliiklust käsitlevate õigusnormide muutmise ja direktiivi 2001/14 ülevõtmise seaduse eelnõus toodud ettepanekus, välistada BGB § 315 kohaldamine sõnaselgelt nende õigusnormide kohaldamise raames“. Kokkuvõttes näib (kuna Saksamaa valitsus käesolevas menetluses ei osalenud), et Saksa seadusandja sekkus selleks, et tunnistada BGB § 315 sellises olukorras nagu põhikohtuasjas kohaldamatuks (selle ettepaneku punkt 14).

52. Mulle näib siiski, et mitte ainult kohtuasjas CTL Logistics tehtud otsuse põhjendused ei viita üldisemale kohaldamisele, vaid ka kohtupraktika kitsalt piiritlemist on alates kohtuotsuse Koleje Mazowieckie kuulutamisest raske ette kujutada. Viimati nimetatud otsuses korrati seisukohta, mis sai alguse kohtuotsusest CTL Logistics ja mille kohaselt võib ainult reguleeriv organ muuta kasutustasusid kehtetuks, ning laiendati seda seisukohta kohtumenetlusele, milles on küsimus riigi vastutuses direktiivi 2001/14 ebaõige ülevõtmise eest.

53. Kohtuasjas Koleje Mazowieckie pidi liikmesriigi kohus otsustama, kas direktiivi 2001/14 liikmesriigi õigusesse ülevõtmine, mis võimaldas kehtestada kasutustasu, mida hageja pidas õigusvastaseks, oli selle direktiiviga kooskõlas [30]. Vaatamata sellele, et kohtuotsuse CTL Logistics kontekst oli erinev, leidis Euroopa Kohus, et see kohtupraktika on asjaomases kohtuasjas täielikult kohaldatav [31]. Põhjuseks oli see, et peamine põhjendus selleks, et eitada liikmesriigi kohtu pädevust teha otsus kasutustasude kehtivuse kohta, oli sama, see tähendab liikmesriigi kohtute otsuste võimalik lahknevus [32].

54. Ent lahknevate kohtuotsuste oht küsimuses, kas kasutustasud on kooskõlas direktiiviga 2001/14, esineb ka kohtuasjades, mis on tehtud ELTL artikli 102 alusel.

55. Teine põhiline õigustus kohtuotsusega CTL Logistics loodud kohtupraktikas oli see, et liikmesriikide kohtud lahendavad üksikjuhtumeid, mis võib seega viia olukorrani, kus kohtuasja võitnud ettevõtja saab paratamatult eelise võrreldes oma konkurentidega, kes sellist hagi ei esitanud [33].

56. See etteheide kehtib ka vaidluste kohta, milles liikmesriigi kohtud teevad otsuse ELTL artikli 102 alusel.

57. Seega näib, et käesolevat kohtuasja ei ole võimalik pidada erinevaks eelnevast kohtupraktikast lähtuvatest kohtuasjadest kaalutluse osas, et nendes kohtuasjades esitatud peamised põhjendused ei ole käesolevas asjas kohaldatavad.

58. Lõpuks piirati kohtuotsuses Koleje Mazowieckie võimalust eristada kohtuotsust CTL Logistics õigusnormide hierarhia loogika alusel. Kui võiks väita, et käesolev kohtuasi erineb selle põhjal, et ELTL artikkel 102 on esimuslik õigusliku alusena, mille põhjal palutakse liikmesriigi kohtul teha otsus kasutustasude kehtivuse kohta, siis tuleneb ka kohtuasjas Koleje Mazowieckie käsitletud liikmesriigi vastutus esmasest õigusest, see tähendab liidu õiguse vahetust õigusmõjust ja lojaalse koostöö kohustusest.

59. Seega on raske eristada käesolevat kohtuasja varasemast kohtupraktikast asjaolude põhjal, milles erinevad kohtuasjad algatati, ja õiguste alusel, mida menetlusosalised püüdsid maksma panna. Samuti on raske eristada neid kohtuasju selle põhjal, et direktiivi 2001/14 tõlgendamiseks ei ole kohaldatavad samad põhjendused, selles mõttes, et direktiiv annab reguleerivale organile kasutustasude kehtivuse üle otsustamise ainupädevuse. Lõpuks ei saa eristamine põhineda ka õigusnormide hierarhial, mis annab liikmesriikide kohtutele pädevuse otsustada kasutustasude kehtivuse üle.

[30] Liikmesriigi kohus pidi otsustama kasutustasu kehtivuse üle, võttes arvesse Euroopa Kohtu otsust, millega tuvastati Poola riigi kohustuste rikkumine kõnealuse direktiivi ülevõtmisel (30. mai 2013. aasta kohtuotsus komisjon *vs*. Poola (C-512/10, EU:C:2013:338)).

[31] Kohtuotsus Koleje Mazowieckie, punkt 52.

[32] Selle argumendi kohta vt käesoleva ettepaneku punkt 64 jj.

[33] Kohtuotsused CTL Logistics, punkt 95, ja Koleje Mazowieckie, punkt 51.

60. See viib mind kolmanda lahenduseni.

C. Olemasoleva kohtupraktika ülevaatamine

61. Kohtuotsustest CTL Logistics ja Koleje Mazowieckie tulenevat kohtupraktikat ei tule üle kanda käesoleva kohtuasja asjaoludele ning samuti ei ole võimalik eristada seda kohtupraktikat käesoleva juhtumi asjaoludest.

62. Pärast kõige hoolikalt kaalumist näib mulle seega vajalik pakkuda Euroopa Kohtule välja kolmas lahendus, mis seisneb nimetatud kohtupraktika ülevaatamises mitte ainult siis, kui tuginetakse ELTL artiklile 102, vaid ka ühtsuse huvides ja kooskõlas direktiivi 2001/14 artikli 30 lõikega 2, olenemata sellest, milline on selle sätte tähenduses „taotleja“ nõude õiguslik alus.

63. Minu arvates ei ole mingit põhjust tõlgendada direktiivi 2001/14 nii, et see annab reguleerivale organile kasutustasude kehtivuse hindamise ainuõiguse. See on nii seetõttu, et liidu õigus sisaldab mehhanisme lahknevuste ohu vältimiseks (1), ja seetõttu, et niisugust volituste ainuõigust ei näi direktiiviga 2001/14 ette nähtud süsteemist tulenevat (2).

1. Lahknevuste ohu vältimine

64. Peamine põhjendus, mille Euroopa Kohus välja pakkus kohtuasjas CTL Logistics ja mida korrati kohtuasjas Koleje Mazowieckie, oli oht, et liikmesriikide tsiviilkohtud võivad raudteetasude tõlgendamisel teha lahknevaid otsuseid. Võimalikku lahknevust peeti direktiivi 2001/14 eesmärgiga ja reguleeriva organi asutamise mõttega vastuolus olevaks.

65. Mõned liikmesriikide otsused, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus viitab, kordasid seda argumenti, mida see kohus samuti kordab ja mida kordab ka DB Station & Service Euroopa Kohtule esitatud seisukohtades. Kõik nõustusid selle argumentatsiooniga ja võtsid selle üle olukordades, kus otsused tuleb teha ELTL artikli 102 alusel.

66. Kas see lahknevuste oht on tõepoolest nii suur ja erinev olukordades, kus kohtu pädevuse aluseks on BGB § 315, liikmesriigi vastutus või ELTL artikkel 102?

67. Ilma et selliste erinevuste tekkimist konkreetsete sätete tõlgendamisel ja nende kohaldamisel iga konkreetse juhtumi puhul oleks võimalik täielikult välistada, tuleb meeles pidada, et võimalikud lahknevused on osa sellisest piirkondlikust integratsioonist nagu Euroopa Liit.

68. Seega ei ole vaja välja selgitada, kas lahknevused võivad esineda, vaid seda, kas on olemas kontrolli- või koordineerimiskord, mis võimaldab vältida võimalike lahknevuste jätkumist ja paljusust.

69. Sellega seoses on aluslepingutes ette nähtud liikmesriikide kohtute kohustus kohaldada liidu õigust koostoimes ELTL artiklis 267 sätestatud eelotsusetaotlusega, et tagada liidu õiguse vajalik ühetaolisus. Käesolev kohtuasi ning varasemad kohtuotsused CTL Logistics ja Koleje Mazowieckie on ELTL artiklis 267 sätestatud mehhanismi tõhususe täielik näide, sest nendes kohtuasjades on esitatud eelotsusetaotlused.

70. Oht, et tsiviilkohtute sekkumine on võimalike lahknevuste allikas, on minu arvates seega liialdatud. Nimelt on need kohtud kohustatud kohaldama kõiki liidu õigusnorme, sealhulgas direktiivi 2001/14.

71. Lisaks ei ole liikmesriikide õigusnormid, isegi kui need tulenevad sellistest õigusharudest nagu tsiviilõigus, kunagi autonoomsed. Seega peavad liikmesriikide kohtud, isegi kui need on tsiviilkohtud, tõlgendama riigisisest õigust kooskõlas liidu õiguse nõuetega.

72. Olgu siis tegemist otsustamisega kasutustasude[34] õigluse või direktiivi 2001/14 ebaõige ülevõtmise üle, mis võimaldas kasutustasu lepingu alusel kindlaks määrata, mistõttu see on selle direktiivi sätetega vastuolus, või turgu valitseva seisundi kuritarvitamise üle, mis avaldus ülemääraste kasutustasude kehtestamises, ei saa need kohtud vältida selle direktiivi kohaldamist. Kasutustasu kindlaksmääramise põhimõtetest, mis on sätestatud sama direktiivi II peatükis, ei saa mööda hiilida üheski (tsiviil- või muus) menetluses, milles liikmesriikide kohtutel palutakse teha otsus kasutustasude kehtivuse kohta[35]. Kui nende põhimõtete tõlgendamise suhtes on kahtlusi, võivad pädevad kohtud pöörduda – või viimases astmes peavad pöörduma – Euroopa Kohtusse.

73. Järelikult pakub liidu õigus mehhanisme, et vältida asjasse puutuvate õigusnormide lahknevaid tõlgendusi, isegi kui liikmesriigi kohtud ja õigusnormide alusel loodud reguleeriv organ kohaldavad neid paralleelselt.

2. Paralleelsete pädevuste olemasolu

74. Mis puutub üldiste ja valdkondlike konkurentsieeskirjade kohaldamisse, siis tuleb meenutada, et direktiivi 91/440/EMÜ[36] artikli 10 lõige 7 on direktiiviga 2001/12/EÜ[37] konsolideeritud redaktsioonis sõnastatud järgmiselt: „[i]lma et see piiraks konkurentsipoliitikat ja selle valdkonna eest vastutavaid institutsioone käsitlevate ühenduse ja siseriiklike määruste kohaldamist, jälgib [direktiivi 2001/14] artikli 30 kohaselt moodustatud reguleeriv organ *või mõni muu sama sõltumatu organ* konkurentsi raudteeteenuste turul, sealhulgas raudtee-kaubaveo turul“[38].

75. Analoogse pädevuse jaotuse leiab direktiivi 2012/34/EL[39] artikli 56 lõikest 2, milles on täpsustatud, et „[i]lma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, on reguleerival asutusel õigus jälgida konkurentsiolukorda raudteeteenuste turul“.

[34] Vt selle kohta kohtujurist Mengozzi ettepanek kohtuasjas CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, punktid 39–41).

[35] Vt ka valdkondlike õigusnormide arvessevõtmise kohta konkurentsieeskirjade kohaldamisel 14. oktoobri 2010. aasta kohtuotsus Deutsche Telekom *vs*. komisjon (C-280/08 P, EU:C:2010:603, punkt 224) ja 25. märtsi 2021. aasta kohtuotsus Deutsche Telekom *vs*. komisjon (C-152/19 P, EU:C:2021:238, punkt 57).

[36] Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT 1991, L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341).

[37] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv, millega muudetakse direktiivi 91/440 (EÜT 2001, L 75, lk 1; ELT eriväljaanne 07/05, lk 376).

[38] Kohtujuristi kursiiv.

[39] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT 2012, L 343, lk 32).

76. Seega kuulub pädevus konkurentsi valdkonnas selles sektoris nii sellele reguleerivale organile kui ka kõikidele „selle valdkonna eest vastutavatele institutsioonidele“, nagu liikmesriikide konkurentsiasutused ja liikmesriikide kohtud. Nende asutuste selline pädevus ise ei piira komisjoni pädevust, mis tal on määruse nr 1/2003 artikli 11 lõike 6 alusel, mis näeb ette esimeste pädevuse võimaliku kaotamise teise kasuks.

77. Seda pädevuse jaotust valdkondlike eeskirjade ja konkurentsi käsitlevate üldisemate eeskirjade kohaldamisel on korduvalt meenutatud telekommunikatsiooni-[40] või lennundussektori[41] puhul ning see tundub olevat aktsepteeritav ka postisektoris[42].

78. Seega on reguleerival organil direktiivi 2001/14 artikli 30 lõike 2 tähenduses minu arvates paralleelsed[43], mitte ainuõigused kohaldada raudteesektori eeskirju või konkurentsi üldeeskirju, sealhulgas kasutustasude kujundamise eeskirju.

79. Seega on ekslik kohtuotsuse CTL Logistics punktis 84 toodud väide, et tsiviilkohtud, kellele on esitatud kasutustasude tagasimaksmise nõue, ei saa kohaldada raudteeõigusnorme või muid norme ilma raudtee reguleeriva organi pädevusse sekkumata[44].

80. Konkurentsi valdkonnas toetab liikmesriikide reguleeriva organi ja kohtute paralleelset ning täiendavat pädevust määruse nr 1/2003 artikkel 6, mis näeb sõnaselgelt ette, et liikmesriikide kohtutel on õigus kohaldada EÜ artikleid 81 ja 82, nüüd ELTL artikleid 101 ja 102. Samamoodi lähtub direktiivi 2014/104/EL[45] vastuvõtmine samalaadsest Euroopa konkurentsiõiguse tõhusa ja detsentraliseeritud kohaldamise loogikast, mis toimub samuti liikmesriikide kohtute kaudu.

81. Lõpuks pole sugugi mitte vähem tähtis asjaolu, et direktiivi 2001/14 enda sõnastuski ei viita Euroopa seadusandja kavatsusele anda raudtee reguleerivale organile ainupädevus kasutustasude kehtivuse üle otsustamise osas.

82. Direktiivi 2001/14 artikli 30 lõige 2 näeb ette, et kui „taotleja leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, *võib* ta esitada reguleerivale organile apellatsiooni“[46]. See säte näeb seega ette vaid võimaluse pöörduda reguleeriva asutuse poole[47].

[40] 10. juuli 2014. aasta kohtuotsus Telefónica ja Telefónica de España *vs.* komisjon (C-295/12 P, EU:C:2014:2062) ning 25. juuli 2018. aasta kohtuotsus Orange Polska *vs.* komisjon (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] 30. aprilli 1986. aasta kohtuotsus Asjes jt (209/84–213/84, EU:C:1986:188) ning 11. novembri 2021. aasta kohtuotsus Stichting Cartel Compensation ja Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, punkt 45 ning seal viidatud kohtupraktika).

[42] Komisjoni teadaanne, mis käsitleb konkurentsieeskirjade kohaldamist postisektori suhtes ja teatavate postiteenustega seotud riiklike meetmete hindamist (EÜT 1998, C 39, lk 2, lk 6 jj; ELT eriväljaanne 08/01, lk 174).

[43] Vt Idot, L., „Règles de concurrence et régulations sectorielles“ van Damme, J. ja van der Mensbrugghe, F. teoses *La régulation des services publics en Europe*, ASPE Europe, Pariis, 2000, lk 377–415.

[44] Samuti ei saa asuda seisukohale, et liikmesriigi kohtu poolt üldiste või valdkondlike konkurentsieeskirjade kohaldamine sekkuks reguleeriva organi pädevusse ja tegutsemisruumi, mis jäävad puutumatuks. Need eeskirjad tervikuna võetult ei kahjusta ka selle organi sõltumatust, nagu on ette nähtud direktiivi 2001/14 artiklis 30, kuna tema volitused tulenevad just sellisest õiguslikust raamistikust. Sama kehtib raudteetaristuettevõtja sõltumatuse kohta, mis on tagatud selle direktiivi artikliga 4 (vt selle kohta 3. oktoobri 2013. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Itaalia (C-369/11, EU:C:2013:636, punkt 43 ja seal viidatud kohtupraktika)).

[45] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. novembri 2014. aasta direktiiv teatavate eeskirjade kohta, millega reguleeritakse liikmesriikide õiguse kohaseid kahju hüvitamise hagisid liikmesriikide ja Euroopa Liidu konkurentsiõiguse rikkumise korral (ELT 2014, L 349, lk 1).

[46] Kohtujuristi kursiiv.

[47] Hispaania- ja saksakeelses versioonis on samuti kasutatud sama modaalverbi „võima“. Inglise, horvaadi ja itaalia keeles räägitakse õiguse olemasolust. Kuigi erinevad keeleversioonid, millele ma eespool viitasin, kinnitavad ühel või teisel viisil võimaluse või õiguse olemasolu, ei ole üheski neist juttu kohustuslikust ega ainupädevusest. Seega toetavad erinevad keeleversioonid järeldust, et direktiiv 2001/14 annab selle artikliga 30 loodud reguleerivale organile valikulise vaidluste lahendamise pädevuse. Niisuguse arusaama reguleeriva organi pädevusest vaidluste lahendamisel leiab ka direktiivist 2012/34, millega vahepeal asendati direktiiv 2001/14, sest direktiivi 2012/34 artikli 56 lõige 1, mis vastab direktiivi 2001/14 endisele artiklile 30, on sõnastatud samamoodi nagu sellele eelnenud õigusnorm.

83. Võrreldes teiste valdkondadega tuleb samuti märkida, et direktiivi 2018/1972 põhjenduses 69 on side valdkonnas täpsustatud, et vaidluse korral on valdkondliku asutuse poole pöördumine samuti „võimalus“.

84. Sellest analüüsist ilmneb, et raudteesektori reguleerival organil, nagu tuleneb direktiivist 2001/14 ja hiljem direktiivist 2012/34, ei ole ainupädevust otsustada raudteetaristu kasutustasude kehtivuse üle.

D. Kas liikmesriigi kohus peab ootama reguleeriva organi lõplikku otsust?

85. Eelotsusetaotluse esitanud kohus on küsinud ka, kas juhul, kui liikmesriigi kohtutel on pädevus lahendada vaidlus ELTL artikli 102 alusel, sõltumata reguleerivast organist, tuleb tal siiski oodata reguleeriva organi lõplikku otsust.

86. Hoolimata varem antud vastustest ja neid kahtluse alla seadmata on liikmesriigi kohtus algatatud menetluse peatamine *võimalik*, kui need kohtud saavad teada paralleelsest menetlusest reguleerivas organis, et säilitada selle menetluse tarvilikkus [48].

87. Sellistel asjaoludel, nagu on kõne all põhikohtuasjas, on siiski selge, et menetlus reguleeriva organi juures kestis juba palju aastaid [49]. Nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus näib väitvat, on lisaks tõenäoline, et see menetlus või selles tehtava võimaliku otsuse peale õiguskaitsevahendite kasutamise menetlus nii pea ei lõpe.

88. Neil asjaoludel peab liikmesriigi kohus, kellele on vahetult esitatud hagi, milles palutakse tuvastada tegevuse kuritarvitavat laad, kaaluma, kas peatamine ei takista tagamast hagejale õigust saavutada oma vaidluse lahendus ja õigus hüvitisele mõistliku aja jooksul [50].

89. Niisugusel juhul ja selleks, et vältida lahendi tegemise mõistliku aja ületamist, võib õigus tõhusale kohtulikule kaitsele välistada kohtumenetluse peatamise kuni reguleeriva organi võimaliku lõpliku otsuseni ja võimalike õiguskaitsevahendite kasutamiseni.

90. Seetõttu leian, et liidu õigus ei pane liikmesriikide kohtutele, kellele on esitatud hagi ELTL artikli 102 alusel, mingit kohustust oodata reguleeriva organi otsust. Olen ka arvamusel, et see kohus võib otsustada menetluse peatada, et see otsus ära oodata, kui see ei sea ohtu menetlusosaliste õigust tõhusale kohtulikule kaitsele.

[48] Vt analoogia alusel määruse nr 1/2003 artikkel 16.

[49] Vt käesoleva ettepaneku punktid 7–11.

[50] Vt käesoleva ettepaneku joonealuses märkuses 20 antud viited.

IV. Ettepanek

91. Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Kammergericht Berlini (Berliini liidumaa kõrgeim üldkohus, Saksamaa) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta tuleb tõlgendada nii, et see ei takista – sõltumata reguleeriva organi järelevalvest – tsiviilkohtute pädevust ELTL artikli 102 alusel vaadata läbi raudteeveo-ettevõtjate nõudeid, et makstud kasutustasude alusetult makstud ülemäärane osa makstaks neile tagasi.

2. Liidu õigus ei kohusta liikmesriigi kohtuid, kellele raudteeveo-ettevõtja on ELTL artikli 102 alusel esitanud nõude kontrollida makstud kasutustasude summa sobivust, ootama ära direktiivi 2001/14 artikli 30 alusel loodud reguleeriva organi otsust, ning juhul, kui selline otsus kohtulikult vaidlustatakse, lõplikku otsust. Tingimusel et järgitakse õigust tõhusale kohtulikule kaitsele, ei ole liidu õigusega vastuolus ka see, kui liikmesriigi kohtud otsustavad sellise otsuse ära oodata.