GENERALINĖS ADVOKATĖS
TAMARA ĆAPETA IŠVADA,
pateikta 2022 m. balandžio 7 d.[1]

Byla C-721/20

DB Station & Service AG
prieš
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

(*Kammergericht Berlin* (Berlyno aukštesnysis apygardos teismas, Vokietija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Geležinkelių transportas – SESV 102 straipsnis – Piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi – Direktyva 2001/14/EB – 30 straipsnis – Geležinkelių reguliavimo institucija – Mokesčių peržiūra konkurencijos teisės požiūriu – Civilinių bylų teismų ir reguliavimo institucijos įgaliojimų sąsaja“

I. Įvadas

1. Ši byla susijusi su prieštaravimu tarp, viena vertus, suformuotos jurisprudencijos krypties, kylančios iš 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendimo *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834, toliau – Sprendimas *CTL Logistics*), patvirtinto 2021 m. liepos 8 d. Sprendimu *Koleje Mazowieckie* (C-120/20, EU:C:2021:553, toliau – Sprendimas *Koleje Mazowieckie*), kuriame įtvirtinta būtinybė prieš kreipiantis į teismą dėl geležinkelių mokesčių pateikti prieštaravimus reguliavimo institucijai, įsteigtai pagal Direktyvos 2001/14/EB[2] 30 straipsnį, ir, kita vertus, SESV 102 straipsnio[3] tiesioginio veikimo doktrinos, pagal kurią nacionaliniai teismai turi jurisdikciją tiesiogiai nagrinėti bet kokį galimą infrastruktūros valdytojo piktnaudžiavimą, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, kai nustatomi šie mokesčiai.

2. Konkrečiau kalbant, *Kammergericht Berlin* (Berlyno aukštesnysis apygardos teismas, Vokietija) iš esmės klausia, ar prireikus civilinių bylų teismai gali peržiūrėti mokesčių už suteiktą prieigą prie geležinkelių infrastruktūros dydį pagal SESV 102 straipsnį, ir, jei taip, kokiomis sąlygomis.

[1] Originalo kalba: prancūzų.

[2] 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001, p. 29; 2004 m. leidimas lietuvių k. 7 sk. 5 t. p. 404).

[3] 1974 m. sausio 30 d. Sprendimas *BRT ir Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs* (127/73, EU:C:1974:6, 14–16 punktai) ir 2019 m. kovo 28 d. Sprendimas *Cogeco Communications* (C-637/17, EU:C:2019:263, 38 punktas).

3. Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Vokietijos geležinkelio bendrovės *ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* (toliau – ODEG) ir bendrovės *DB Station & Service AG*, kuri valdo apie 5400 geležinkelio stočių Vokietijoje, ginčą dėl mokesčių, kuriuos pirmoji bendrovė sumokėjo už naudojimąsi antrosios bendrovės valdomomis stotimis [4] laikotarpiu nuo 2006 m. lapkričio mėn. iki 2010 m. gruodžio mėn., grąžinimo.

II. Pagrindinė byla, procesas Teisingumo Teisme ir prejudiciniai klausimai

4. *DB Station & Service*, kuri yra *Deutsche Bahn AG* (Vokietijos geležinkelių sektoriaus istorinė operatorė) patronuojamoji bendrovė, valdo geležinkelio stotis šioje valstybėje narėje. Naudojimosi šiais įrenginiais sąlygos nustatomos bendrosiose sutartyse, kurias ji sudaro su geležinkelio įmonėmis. Toliau kiekvienas individualus minėtų įrenginių naudojimas reglamentuojamas atskiroje sutartyje. Mokesčių dydis apskaičiuojamas pagal *DB Station & Service* sudarytą stočių kainyną, nustatytą kiekvienai kategorijai ir žemei.

5. ODEG yra geležinkelio įmonė, kuri naudojasi *DB Station & Service* infrastruktūra, vykdydama trumpų nuotolių keleivinio geležinkelių transporto veiklą [5]. Šiuo tikslu šios abi įmonės sudarė bendrąjį susitarimą.

6. 2005 m. sausio 1 d. *DB Station & Service* pristatė naują kainyną, vadinamą „SPS 05“. ODEG, kuriai dėl šio naujo kainyno padidėjo infrastruktūros mokesčiai, šiuos mokesčius mokėjo su išlyga, kad nesutinka su šiuo padidinimu.

7. 2009 m. gruodžio 10 d. sprendimu *Bundesnetzagentur* (Federalinė tinklų agentūra, Vokietija), kaip kompetentinga reguliavimo institucija, pripažino SPS 05 negaliojančiu, tačiau paliko galioti jo padarinius iki 2010 m. gegužės 1 d. tam, kad nuo šios datos būtų galima taikyti naują tarifą. Tame pačiame sprendime ši agentūra paragino pareiškėjus kreiptis į civilinių bylų teismus dėl jau sumokėtų mokesčių permokų grąžinimo [6].

8. *DB Station & Service* apskundė minėtą sprendimą. 2010 m. kovo 23 d. *Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen* (Šiaurės Reino-Vestfalijos aukštesnysis administracinis teismas, Vokietija) pripažino, kad šis skundas turi sustabdomąjį poveikį. Tuo metu, kai šioje byloje buvo pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, šis teismas dar nebuvo priėmęs sprendimo dėl bylos esmės.

9. Keliais ieškiniais, pareikštais *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas, Vokietija), ODEG reikalavo grąžinti laikotarpiu nuo 2006 m. lapkričio mėn. iki 2010 m. gruodžio mėn. sumokėtus mokesčius tiek, kiek jie viršija tuos, kurie turėjo būti sumokėti pagal anksčiau galiojusį kainyną, t. y. SPS 99. *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas) patenkino šiuos ieškinius, remdamasis teisingumo pagrindais pagal *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau –

[4] Direktyvos 2001/14 II priedo 2 punktas apima tinklo prieigą prie paslaugų infrastruktūros ir teikiamų paslaugų, įskaitant keleivių stotis, jų pastatus ir kitą infrastruktūrą.

[5] Iš visos Teisingumo Teismo turimos informacijos matyti, kad ODEG pasiūlyti kelionių maršrutai apsiriboja Vokietija. Vis dėlto tai nebūtinai užkerta kelią SESV 102 straipsnio taikymui. Šiuo atžvilgiu žr. Komisijos pranešimą – *Gaires dėl poveikio valstybių tarpusavio prekybai sąvokos, esančios EB sutarties 81 ir 82 straipsniuose* (OL C 101, 2004, p. 81).

[6] 2009 m. gruodžio 10 d. Federalinės tinklų agentūros sprendimas dėl *DB Station & Service AG* stočių kainų, byla Nr. 705-07-038, p. 22.

BGB) 315 straipsnį[7], pagal kurį teismui leidžiama atkurti pusiausvyrą tarp sutarties šalių. *DB Station & Service* pateikė apeliacinį skundą *Kammergericht Berlin* (Berlyno aukštesnysis apygardos teismas), kuris 2015 m. lapkričio 30 d. nutartimi tas įvairias bylas sujungė.

10. O Teisingumo Teismas, gavęs prašymą priimti prejudicinį sprendimą panašioje byloje, iškeltoje civilinių bylų teismuose, Sprendime *CTL Logistics* nusprendė, kad mokesčių už geležinkelių linijas teisingumo peržiūra, kurią atlieka bendrosios kompetencijos teismai, negali vykti nepriklausomai nuo reguliavimo institucijos vykdomos priežiūros, nes mokesčių apskaičiavimo metodų ir jų dydžio peržiūra Direktyvos 2001/14 atžvilgiu priklauso išimtinei geležinkelių reguliavimo institucijos, įsteigtos pagal šios direktyvos 30 straipsnį, kompetencijai[8].

11. Priėmus šį sprendimą prašymai grąžinti mokesčius buvo dar kartą pateikti Federalinei tinklų agentūrai. 2019 m. spalio 11 d. sprendimu ši agentūra atmetė daugelio geležinkelių įmonių skundus, kuriais jos, siekdamos susigrąžinti mokesčių permokas, prašė *a posteriori* peržiūrėti SPS 05 teisėtumą, motyvuodama tuo, kad tokių prašymų senaties terminas jau buvo suėjęs[9]. Dėl šio sprendimo buvo pateiktas skundas, kuris tuo metu, kai buvo pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą šioje byloje, vis dar buvo nagrinėjamas *Verwaltungsgericht Köln* (Kelno administracinis teismas, Vokietija).

12. *Kammergericht Berlin* (Berlyno aukštesnysis apygardos teismas) mano, kad jo nagrinėjamo ginčo sprendimas priklauso nuo Direktyvos 2001/14, taikytinos laiko ir turinio atžvilgiu, išaiškinimo.

13. Konkrečiai kalbant, šiam teismui kyla klausimas, ar Sprendime *CTL Logistics* padarytos išvados *mutatis mutandis* taikomos šių mokesčių peržiūrai atsižvelgiant į SESV 102 straipsnį ir į nacionalinę konkurencijos teisę, draudžiančią piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi. Iš tiesų, priėmus sprendimą toje byloje, ginčas pagrindinėje byloje apeliacinėje instancijoje dabar nagrinėjamas remiantis būtent šiuo teisiniu pagrindu.

14. Minėtas teismas nurodo, kad daugelis Vokietijos civilinių bylų teismų į šį klausimą atsakė teigiamai. Jie konstatavo, kad pagal Sprendime *CTL Logistics* suformuluotus principus jiems iš esmės draudžiama priimti sprendimą dėl ieškinių dėl grąžinimo, jei kompetentinga reguliavimo institucija dar nepriėmė galutinio sprendimo šiuo klausimu. Vis dėlto 2019 m. spalio 29 d. sprendime, vadinamame „Trassenentgelte“ (mokesčiai už geležinkelių linijas)[10], *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) nusprendė, kad civilinių bylų teismai gali taikyti SESV 102 straipsnį ir nebūtina laukti, kol bus priimtas galutinis reguliavimo institucijos sprendimas.

15. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, yra pagrįstų priežasčių nukrypti nuo Vokietijos aukščiausiojo civilinių bylų teismo pozicijos.

7 BGB 315 straipsnio „Susitariančios šalies mokesčio nustatymas“ 1 ir 3 dalyse numatyta:
„1. Jei mokestį turi nustatyti viena iš susitariančiųjų šalių, kilus abejonėms, pripažįstama, kad mokestis turi būti nustatomas *ex aequo et bono*.
<…>
3. Jei mokestis nustatomas *ex aequo et bono*, kitai susitariančiajai šaliai jis privalomas tik tada, kai atitinka teisingumo principą. Jei taip nėra, mokestis nustatomas teismo sprendimu. <…>“

8 Sprendimo *CTL Logistics* 84 ir 86 punktai.

9 2019 m. spalio 11 d. Federalinės tinklų agentūros sprendimas Nr. BK10-19-0011 E.

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

16. Visų pirma, jei Sprendimas *CTL Logistics* būtų susijęs su Vokietijos civilinėje teisėje numatytos teisingumo peržiūros nesuderinamumu su Direktyva 2001/14, jo motyvus būtų galima pritaikyti civilinių bylų teismų atliekamam konkurencijos teisės taikymui. Iš tiesų dėl pastarųjų teismų įsikišimo, nepriklausomai nuo reguliavimo institucijos, galėtų susidaryti nelygybės situacija, nes tam tikroms geležinkelių įmonėms būtų leidžiama mokėti mažesnius infrastruktūros mokesčius. Toks pranašumas prieštarautų pagrindiniam Direktyvos 2001/14 tikslui, t. y. užtikrinti nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių infrastruktūros ir taip sudaryti sąlygas sąžiningai konkurencijai. Taip pat civilinių bylų teismų vykdoma kontrolė pažeistų išimtinę reguliavimo institucijos kompetenciją.

17. Be to, nors pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją nacionaliniai teismai SESV 102 straipsnį privalo taikyti tiesiogiai, Teisingumo Teismas dar neišsprendė klausimo, ar ši pareiga taikoma ir tais atvejais, kai reguliavimo institucija, kurios sprendimams taikoma teisminė kontrolė, yra atsakinga už mokesčių stebėseną.

18. Galiausiai 2020 m. rugsėjo 1 d. sprendime, vadinamame „Stationspreissystem II“ [11], *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas) nusprendė, kad pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 3 dalį reguliavimo institucijai nesuteikiami įgaliojimai priimti sprendimo dėl jau sumokėtų mokesčių ir juo labiau nurodyti juos grąžinti. Remdamasis tuo šis teismas padarė išvadą, kad piktnaudžiavimo kontrolė pagal SESV 102 straipsnį nepažeidžia reguliavimo institucijos įgaliojimų, nes ši kontrolė apsiriboja žalos, patirtos dėl ankstesnio įmonių elgesio, atlyginimu.

19. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad ši Sąjungos teisės analizė yra klaidinga. Pirma, Direktyvoje 2001/14 nėra nieko, kas galėtų patvirtinti aiškinimą, jog reguliavimo institucija priima sprendimus tik *pro futuro*. Antra, pagal SESV 102 straipsnį galėtų būti leidžiama priimti sprendimus, kuriais teisės aktai pripažįstami negaliojančiais arba nurodoma nutraukti veiksmus. Be to, net ir ankstesnių mokesčių grąžinimas galėtų iškraipyti konkurenciją ir trukdyti siekti Direktyvos 2001/14 tikslų. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo teigimu, šie samprotavimai rodo, kad *Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas) turėjo kreiptis į Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą šiuo klausimu.

20. Tokiomis aplinkybėmis *Kammergericht Berlin* (Berlyno aukštesnysis apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar tai, kad nacionaliniai civilinių bylų teismai konkrečiu atveju ir nepriklausomai nuo reguliavimo institucijos vykdomos priežiūros, vadovaudamiesi SESV 102 straipsnyje ir (arba) nacionalinėje kartelių teisėje nustatytais kriterijais, peržiūri reikalaujamų mokesčių dydį, yra suderinama su [Direktyva 2001/14], visų pirma su jos nuostatomis, reglamentuojančiomis infrastruktūros įmonės valdymo nepriklausomumą (4 straipsnis), mokesčių nustatymo principus (7–12 straipsniai) ir reguliavimo institucijos užduotis (30 straipsnis)?

2. Jeigu į [pirmąjį klausimą] būtų atsakyta teigiamai, ar piktnaudžiavimo kontrolė, kurią vykdo nacionaliniai civilinių bylų teismai, vadovaudamiesi SESV 102 straipsnyje ir (arba) nacionalinėje kartelių teisėje nustatytais kriterijais, yra leistina ir reikalinga taip pat tuo atveju, kai geležinkelių transporto įmonės turi galimybę pasiekti, kad sumokėtų mokesčių

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

pagrįstumas būtų peržiūrėtas kompetentingos reguliavimo institucijos? Ar nacionaliniai civilinių bylų teismai privalo sulaukti atitinkamo reguliavimo institucijos sprendimo, ir, jeigu šis sprendimas apskundžiamas teismui – kol jis taps galutinis?“

21. Rašytines pastabas pateikė *DB Station & Service*, ODEG ir Europos Komisija.

III. Analizė

22. Savo dviem klausimais, kuriuos nagrinėsiu kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyva 2001/14 turi būti aiškinama taip, kad civilinių bylų teismai, nepriklausomai nuo reguliavimo institucijos vykdomos priežiūros, turi jurisdikciją nagrinėti, atsižvelgiant į SESV 102 straipsnį, geležinkelių įmonės ieškinius dėl nepagrįstai sumokėtos mokesčių permokos grąžinimo.

23. Pagrindinė priežastis, dėl kurios prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja dėl savo jurisdikcijos pagrindinėje byloje, yra susijusi su Teisingumo Teismo byloje *CTL Logistics* pateiktu ir byloje *Koleje Mazowieckie* patvirtintu išaiškinimu (toliau – jurisprudencijos kryptis), pagal kurį Direktyvoje 2001/14 reguliavimo institucijai suteikiama išimtinė kompetencija spręsti dėl geležinkelių tinklo valdytojo nustatytų mokesčių, taip užkertant kelią nacionaliniams civilinių bylų teismams spręsti dėl šių mokesčių teisėtumo.

24. Į šioje byloje iškeltą klausimą galima atsakyti keliais būdais. Pirmoji galimybė – taikyti jurisprudencijos kryptį sprendžiant klausimą dėl nacionalinių teismų jurisdikcijos nagrinėti pagal SESV 102 straipsnį pateiktus skundus ar ieškinius. Taikant šią kryptį būtų galima prieiti prie išvados, kad šie nacionaliniai teismai negali priimti sprendimų dėl geležinkelių mokesčių galiojimo, nes tai pažeistų išimtinę reguliavimo institucijos kompetenciją. Kaip paaiškinsiu toliau (A), nemanau, kad toks sprendimas atitinka jurisprudenciją, susijusią su teismų jurisdikcija, grindžiama tiesioginiu SESV 102 straipsnio veikimu.

25. Antroji galimybė – laikytis nuomonės, kad nacionaliniai teismai, priimantys sprendimus pagal SESV 102 straipsnį, turi nepriklausomą jurisdikciją priimti sprendimą dėl mokesčio. Kad būtų galima padaryti tokią išvadą, reikėtų atskirti nagrinėjamo atvejo aplinkybes nuo tų, kurios susiklostė bylose *CTL Logistics* ir *Koleje Mazowiecke*. Kaip paaiškinsiu toliau, manau, kad toks atskyrimas nėra pagrįstai įmanomas (B). Taigi siūlysiu Teisingumo Teismui persvarstyti šią jurisprudencijos kryptį (C). Galiausiai nagrinėsiu antrąją prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimų dalį (D).

A. Pritaikyti esamą jurisprudencijos kryptį, kai remiamasi SESV 102 straipsniu

26. Atsižvelgdamas į aptariamą jurisprudencijos kryptį Teisingumo Teismas nusprendė, kad pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnį įsteigta reguliavimo institucija turi išimtinę kompetenciją spręsti dėl infrastruktūros valdytojo nustatytų mokesčių. Taigi jis padarė išvadą, kad jei nacionalinis teismas tiesiogiai taikytų su mokesčiais susijusius geležinkelių transporto teisės aktus, tai pažeistų išimtinę šios reguliavimo institucijos kompetenciją [12].

[12] Šiuo klausimu žr. Sprendimo *CTL Logistics* 84 ir 86 punktus ir Sprendimo *Koleje Mazowieckie* 53 ir 54 punktus.

27. Iš šios jurisprudencijos krypties išplaukiančio aiškinimo pritaikymas tuo atveju, kai remiamasi SESV 102 straipsniu, leidžia daryti išvadą, kad pagal šį straipsnį bylą nagrinėjantis civilinių bylų teismas taip pat negali priimti sprendimo dėl infrastruktūros valdytojo nustatytų mokesčių galiojimo. Atrodo, kad *DB Station & Service* sutinka su šia išvada.

28. Klausimas, ar tinklo valdytojas iš tikrųjų nustatė mokestį pažeisdamas šiuos mokesčius reglamentuojančias taisykles, kaip nustatyta Direktyvos 2001/14 II skyriuje, yra būtinas žingsnis priimant sprendimą dėl (tariamai) nepagrįstai sumokėtų mokesčių atlyginimo. Įpareigoti nacionalinį teismą, priimantį sprendimą dėl ieškinio dėl žalos atlyginimo, prašyti, kad dalį jo sprendimo silogizmo išspręstų kita instancija, atrodo, prieštarauja suformuotai jurisprudencijai dėl SESV 102 straipsnio tiesioginio veikimo [13]. Pagal šią jurisprudenciją, kuria teisės aktų leidėjas rėmėsi Reglamento Nr. 1/2003 [14] 6 straipsnyje, nacionaliniams teismams (kaip ir Komisijai ir nacionalinėms konkurencijos institucijoms) suteikiami įgaliojimai savarankiškai taikyti EB sutarties 81 ir 82 straipsnius (dabar – SESV 101 ir 102 straipsnius).

29. Būtų galima numatyti sistemą, pagal kurią nepriklausoma reguliavimo institucija turėtų įgaliojimus spręsti ginčus dėl mokesčių, kilusius tarp tinko valdytojo ir geležinkelių operatorių, ir suteikti veiksmingas teisių gynimo priemones [15]. Tokiu atveju procedūrinės pareigos bandyti išspręsti ginčą tokioje reguliavimo institucijoje prieš kreipiantis į teismus nustatymas, mano nuomone, nebūtinai prieštarautų SESV 102 straipsnyje įtvirtintai tiesioginio veikimo sąvokai. Tokie sprendimai egzistuoja daugelyje valstybių narių ir Sąjungos teisės sistemų sričių [16].

30. Vis dėlto daugeliu iš šių atvejų institucija, į kurią pareiškėjas turi kreiptis prieš kreipdamasis į teismą, turi teisę jam suteikti tai, ko jis reikalauja.

31. Neatrodo, kad taip yra ir šiuo atveju.

32. Reguliavimo institucija atlieka ribotą kontrolę, kuri neapima bendrosios ginčų sprendimo kompetencijos [17]. Bet kuriuo atveju atrodo, kad ši institucija negali nagrinėti piniginių reikalavimų, kaip antai prašymų atlyginti žalą [18].

33. Tai pirmoji priežastis, dėl kurios manau, kad jurisprudencijos krypties pritaikymas neatitinka SESV 102 straipsnio tiesioginį veikimą.

34. Antroji priežastis, dėl kurios nepageidautina, kad teisminė kontrolė pagal SESV 102 straipsnį priklausytų nuo galutinio reguliavimo institucijos sprendimo (įskaitant to sprendimo teisminės kontrolės instancijas), yra tai, kad tokiomis aplinkybėmis, kokios nagrinėjamos šioje byloje, galėtų būti pažeista teisė į veiksmingą teisminę gynybą.

[13] Žr. šios išvados 3 išnašą.

[14] 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų [EB] 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo (OL L 1, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 205).

[15] Elektros energijos arba telekomunikacijų sektoriuose atitinkamuose teisės aktuose numatyta, kad nacionalinės reguliavimo institucijos yra atsakingos už įmonių ginčų sprendimo užtikrinimą (žr. 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2018/1972, kuria nustatomas Europos elektroninių ryšių kodeksas (OL L 321, 2018, p. 36), 5 straipsnio 1 dalies b punktą ir 2019 m. birželio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/944 dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/27/ES (OL L 158, 2019, p. 125), 59 straipsnio 3 dalies e punktą, 5 dalies b punktą ir 6 dalies c punktą).

[16] Taip yra Europos Sąjungos pareigūnų tarnybos nuostatų 91 straipsnio 2 dalyje, pagal kurią skundai kompetentingiems Sąjungos teismams priimtini tik tuo atveju, jei prieš tai buvo kreiptasi į paskyrimų tarnybą. Šiuo klausimu žr. mano išvadą byloje *Komisija / Missir Mamachi di Lusignano* (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] Reguliavimo institucijos įgaliojimai reglamentuojami Direktyvos 2001/14 30 straipsnyje.

[18] Žr. šios išvados 6 išnašoje nurodytą sprendimą. Atrodo, kad pati reguliavimo institucija taip prisistato, nes neginčijama, kad ši institucija ragino geležinkelių įmones kreiptis į civilinių bylų teismus dėl jų reikalavimų piniginės dalies.

35. Tiesa, Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad „[d]ėl kiekvieno skundo reguliavimo institucija privalo priimti sprendimą ir *per ne ilgesnį kaip dviejų mėnesių laikotarpį* nuo tada, kai gavo visą informaciją imtis veiksmų situacijai ištaisyti“[19]. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad šis terminas buvo gerokai viršytas, o daugiau nei dešimt metų trunkantys procesai vis dar nebaigti.

36. Suprantu, kad reikia išsaugoti reguliavimo institucijos reguliavimo funkcijos veiksmingumą. Vis dėlto reikalavimai užtikrinti veiksmingą teisminę gynybą per protingą terminą[20] yra tokie pat privalomi ir laikytini pagrindu lygiagrečiam nacionalinių teismų jurisdikcijos pripažinimui[21] tokiomis aplinkybėmis, kokios nagrinėjamos pagrindinėje byloje.

37. Atsižvelgdamas į visa tai, kas išdėstyta, manau, kad Sprendimuose *CTL Logistics* ir *Koleje Mazowieckie* pateiktas Direktyvos 2001/14 išaiškinimas neturi būti taikomas pagrindinėje byloje nagrinėjamoms aplinkybėms ir kad nepageidautina jo išplėsti.

B. Atskirti esamą jurisprudencijos kryptį ir jurisprudenciją, susijusią su tiesioginiu SESV 102 straipsnio veikimu

38. Pagal antrąjį sprendimą Direktyva 2001/14 turi būti aiškinama taip, kad pagal ją nedraudžiamas nacionalinio teismo sprendimas, priimtas remiantis SESV 102 straipsniu, dėl geležinkelių mokesčių galiojimo arba negaliojimo.

39. Atrodo, kad ODEG ir Komisija pritaria šiai pozicijai.

40. Vis dėlto tokiam sprendimui būtina, kad ši byla būtų atskirta nuo bylose *CTL Logistics* ir *Koleje Mazowieckie* susiklosčiusių aplinkybių.

41. Iš tiesų, jei nauja byla, atsižvelgiant į teisiškai reikšmingus faktus, pasirodo esanti iš esmės panaši į bylą, kurioje buvo suformuluota taisyklė, iš esmės būtina taikyti tą taisyklę naujoje byloje. Vis dėlto norint išvengti minėtos taisyklės taikymo reikia ieškoti skirtumo, kuris pateisintų pirmosios bylos atskyrimą nuo antrosios[22].

42. Nagrinėjamu atveju geležinkelių operatorius ODEG teisme reikalavo atlyginti žalą, patirtą dėl tinklo valdytojui sumokėtų mokesčių, kurių, jo manymu, jis neturėjo mokėti, nes šie mokesčiai buvo nustatyti pažeidžiant galiojančius teisės aktus. Pirmojoje instancijoje ODEG prašė grąžinti skirtumą tarp senojo ir naujojo mokesčio, kurį jis laikė negaliojančiu[23]. Tokio ieškinio pagrindas, t. y. BGB 315 straipsnis, apeliacinėje instancijoje buvo pakeistas SESV 102 straipsniu (kai buvo priimtas Sprendimas *CTL Logistics* ir iš dalies pakeisti Vokietijos teisės aktai)[24], o apeliacinio skundo dalyką dabar sudaro reikalavimas dėl žalos atlyginimo (vietoj reikalavimo dėl grąžinimo).

[19] Išskirta mano.

[20] Šiuo klausimu žr. 2022 m. vasario 10 d. Sprendimą *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Senaties terminas)* (C-219/20, EU:C:2022:89, 45 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[21] Toks lygiagretus pripažinimas taip pat leidžia išvengti to, kad teisminė kontrolė, priešingai, taptų vienintele teisių gynimo priemone.

[22] Žr. Tridimas, T. „*Precedent and the Court of Justice, A Jurisprudence of Doubt?*“, Dickinson J., Eleftheriadis, P. (leid.), *Philosophical Foundations of ES Law*, OUP, Oksfordas, 2012, p. 307–330; Jacobs, M. *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, CUP, Kembridžas, 2014, p. 127 ir paskesni.

[23] Reikia priminti, kad reguliavimo institucija nusprendė, jog 2005 m. tarifas iš tikrųjų prieštaravo Direktyvos 2001/14 reikalavimams. Vis dėlto *DB Station & Service* užginčijo šį sprendimą, o galutinio teismo sprendimo vis dar laukiama. Šiuo klausimu žr. šios išvados 8 punktą.

[24] Šiuo klausimu žr. šios išvados 13 punktą.

Vienoda yra tai, kad ieškovės pagrindinėje byloje pirmojoje ir apeliacinėje instancijose pareikšto reikalavimo *esmė* nepasikeitė, t. y. susigrąžinti šią permoką. Per tą laiką pasikeitė tik nuostata, kuria grindžiamas šis reikalavimas, t. y. BGB 315 straipsnis pakeistas SESV 102 straipsniu.

43. Byloje *CTL Logistics* ieškovės pateiktas reikalavimas taip pat buvo grindžiamas BGB 315 straipsniu ir juo buvo siekiama susigrąžinti skirtumą tarp senojo mokesčio ir naujojo 2005 m. mokesčio, nes pastarasis buvo laikomas nepagrįstu. Byloje *Koleje Mazowieckie* pateiktas reikalavimas buvo to paties pobūdžio. Ieškovė reikalavo priteisti žalos atlyginimą tiek iš valstybės, tiek iš tinklo valdytojo už tai, kad buvo leista nustatyti tariamai Direktyvos 2001/14 principams prieštaraujantį mokestį. Tas ieškinys buvo grindžiamas valstybės atsakomybe už žalą, atsiradusią dėl jai tenkančių įsipareigojimų pagal Sąjungos teisę (nuo tada, kai buvo priimti sprendimai *Francovich* [25], *Brasserie du pêcheur* ir *Factortame* [26]) pažeidimo. *Koleje Mazowieckie* byloje taikomi Lenkijos teisės aktai taip pat numatė griežtesnę atsakomybę nei ta, kuri numatyta pagal atitinkamą Europos koncepciją.

44. Visais trimis atvejais, nepriklausomai nuo ieškinio teisinio pagrindo, nacionaliniams teismams buvo pateikti reikalavimai dėl grąžinimo ar žalos atlyginimo, todėl jie turėjo priimti sprendimą dėl naudojimosi geležinkelių tinklu sutartyje numatytų mokesčių galiojimo.

45. Be to, nepaisant to, kaip mokesčiai buvo užginčyti, buvo taikomi konkurencijos teisės aktai geležinkelių transporto sektoriuje.

46. Manau, kad dėl šių priežasčių pagrindinėje byloje nagrinėjamos aplinkybės nesiskiria nuo tų, kurios buvo reikšmingos aiškinant Direktyvą 2001/14 jurisprudencijos krypties atžvilgiu. Kadangi nesvarbu, ar į problemą žvelgtume iš vienos, ar iš kitos pusės, galiausiai visos trys bylos yra susijusios su piniginiu reikalavimu atlyginti nepagrįstai sumokėtą mokesčių permoką. Be to, visais aptariamais atvejais šio reikalavimo pagrįstumas priklausė nuo to, ar mokestis buvo nustatytas laikantis Direktyvos 2001/14.

47. Atsižvelgiant į reikšmingų aplinkybių panašumą, kokie kiti veiksniai galėtų pateisinti nagrinėjamos bylos išskyrimą, siekiant išlaikyti ankstesnę jurisprudencijos kryptį?

48. Sprendimą *CTL Logistics* galima pateisinti konkrečiomis tai bylai būdingomis priežastimis. Nacionalinis teismas, remdamasis BGB 315 straipsniu, turėjo teisę priimti sprendimą *ex equo et bono* ir pats nustatyti, ar mokestis yra teisingas.

49. Tame sprendime Teisingumo Teismas paaiškino, kad šia nacionalinės teisės nuostata, kurios taikymas grindžiamas vien individualios sutarties ekonominiu racionalumu, nepaisoma aplinkybės, kad tik mokesčiais, nustatomais remiantis vienodais kriterijais, gali būti užtikrinta, kad būtų laikomasi Direktyvoje 2001/14 nustatytos tarifų politikos [27]. Taigi buvo galima teigti, kad ši konkreti nacionalinėje teisėje numatyta procedūra kelia grėsmę šios direktyvos veiksmingumui, nes nacionaliniams teismams suteikiami įgaliojimai nuspręsti, koks konkrečiu atveju būtų

[25] 1991 m. lapkričio 19 d. sprendimas (C-6/90 ir C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] 1996 m. kovo 5 d. sprendimas (C-46/93 ir C-48/93, EU:C:1996:79).

[27] Sprendimo *CTL Logistics* 74 punktas. Vis dėlto šis argumentas manęs neįtikina, nes civilinių bylų teismas, sprendžiantis dėl kainos teisingumo, nebūtų galėjęs nepaisyti Direktyvoje 2001/14 numatyto mokesčių nustatymo principo. Šiuo klausimu žr. generalinio advokato P. Mengozzi išvadą byloje *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2016:901, 39–41 punktai).

teisingas mokesčių dydis. Toks įgaliojimas galėtų būti laikomas nesuderinamu [28] su minėtoje direktyvoje numatyta mokesčių už naudojimąsi geležinkelių tinklu nustatymo sistema, kurią kontroliuoja reguliavimo institucija.

50. Vis dėlto Vokietijos teisės aktų leidėjas pašalino šį galimą nacionalinių teismų įgaliojimų pagal BGB 315 straipsnį, palyginti su reguliavimo institucijos įgaliojimais pagal Direktyvą 2001/14, viršijimą, nes buvo nuspręsta, kad BGB 315 straipsnis netaikomas geležinkelių tinklo valdytojo ir operatorių susitarimams [29].

51. Vadinasi, jei *CTL Logistics* byla apsiribotų konkrečia teismų, kurie sprendžia *ex aequo et bono* ir yra įgalioti konkrečiu atveju nustatyti teisingą mokestį, situacija, tai leistų atskirti *CTL Logistics* bylos aplinkybes nuo šios bylos aplinkybių.

52. Vis dėlto Sprendimo *CTL Logistics* motyvai leidžia manyti, kad jis gali būti taikomas plačiau, o jurisprudencijos krypties uždarumas, man atrodo, tapo sunkiai įsivaizduojamas po to, kai buvo paskelbtas Sprendimas *Koleje Mazowieckie*. Pastarajame sprendime pakartota Sprendime *CTL Logistics* priimta pozicija, pagal kurią tik reguliavimo institucija gali pripažinti mokesčius negaliojančiais, ir tokia pozicija remiamasi tada, kai teismo procese keliamas klausimas dėl valstybės atsakomybės už netinkamą Direktyvos 2001/14 perkėlimą.

53. Byloje *Koleje Mazowieckie* nacionalinis teismas turėjo nuspręsti, ar Direktyvos 2001/14 perkėlimas į nacionalinę teisę, leidęs nustatyti mokestį, kurį ieškovė laikė neteisėtu, atitinka šią direktyvą [30]. Nepaisant skirtingų bylos *CTL Logistics* aplinkybių, Teisingumo Teismas nusprendė, kad ši jurisprudencija buvo visiškai taikoma atitinkamoje byloje [31]. Taip buvo todėl, kad pirmasis pagrindinis pateisinimas, kuriuo remiantis buvo atsisakyta pripažinti nacionalinio teismo jurisdikciją spręsti dėl mokesčių galiojimo, buvo tas pats, t. y. galimi nacionalinių teismų sprendimų skirtumai [32].

54. Vis dėlto tokia galimybė, kad sprendime dėl mokesčių atitikties Direktyvai 2001/14 gali atsirasti skirtumų, egzistuoja ir tais atvejais, kai sprendimas priimamas remiantis SESV 102 straipsniu.

55. Antrasis pagrindinis pateisinimas pagal ankstesnę jurisprudencijos kryptį buvo tas, kad nacionaliniai teismai nagrinėja individualias bylas, todėl taip pat lengvai galėtų susidaryti situacija, kai bylą laimėjęs operatorius neabejotinai įgis pranašumą prieš savo konkurentus, kurie tokio ieškinio nepareiškė [33].

[28] Nors nereikėtų nepaisyti to, kad šiuos įgaliojimus riboja nacionalinio teismo pareiga taikyti Direktyvą 2001/14. Šiuo aspektu žr. šios išvados 71 punktą.

[29] Šis teisės aktų pakeitimas įvyko po ilgų akademinių ir politinių ginčų Vokietijoje. Kaip matyti iš generalinio advokato P. Mengozzi išvados byloje *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2016:901) 13 punkto, „[a]trodo, kad dėl šios jurisprudencijos kilusios vidinės diskusijos virto tikru instituciniu ginču, kaip tai rodo, be kita ko, aiškus *Bundesrat* (Federalinė Taryba, Vokietija) nepritarimas geležinkelių teisės aktų pakeitimo ir [Direktyvos 2001/14] perkėlimo į nacionalinę teisę įstatymo projekte pateiktam pasiūlymui neleisti taikyti BGB 315 straipsnio šių teisės aktų taikymo srityje“. Galiausiai atrodo (kadangi Vokietijos vyriausybė toje byloje nedalyvavo), kad Vokietijos teisės aktų leidėjas įsikišo siekdamas pripažinti BGB 315 straipsnį netaikytinu tokiai situacijai, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje (minėtos išvados 14 punktas).

[30] Nacionalinis teismas turėjo nuspręsti dėl mokesčio galiojimo atsižvelgdamas į Teisingumo Teismo sprendimą, kuriuo nustatytas Lenkijos valstybės įsipareigojimų perkeliant Direktyvą 2001/14 neįvykdymas (2013 m. gegužės 30 d. Sprendimas *Komisija / Lenkija* (C-512/10, EU:C:2013:338).

[31] Sprendimo *Koleje Mazowieckie* 52 punktas.

[32] Dėl šio argumento žr. šios išvados 64 ir paskesnius punktus.

[33] Sprendimo *CTL Logistics* 95 punktas ir Sprendimo *Koleje Mazowieckie* 51 punktas.

56. Tai pasakytina ir apie bylas, kuriose nacionaliniai teismai priima sprendimus, remdamiesi SESV 102 straipsniu.

57. Taigi neatrodo, kad šią bylą būtų galima laikyti skirtinga nuo ankstesnės jurisprudencijos krypties bylų dėl to, kad pagrindiniai tose bylose pateikti pateisinimai netaikytini šioje byloje.

58. Galiausiai Sprendime *Koleje Mazowieckie* buvo apribota galimybė išskirti Sprendimą *CTL Logistics* vadovaujantis normų hierarchijos logika. Nors būtų galima teigti, kad ši byla skiriasi dėl SESV 102 straipsnio, kaip teisinio pagrindo, kuriuo remdamasis nacionalinis teismas turi priimti sprendimą dėl mokesčių galiojimo, viršenybės, byloje *Koleje Mazowieckie* aptariamos valstybės narės atsakomybė taip pat kyla iš pirminės teisės, t. y. iš Sąjungos teisės tiesioginio veikimo ir lojalaus bendradarbiavimo pareigos.

59. Taigi atrodo, kad gali būti sunku atskirti šią bylą nuo ankstesnės jurisprudencijos krypties remiantis šių įvairių bylų susiklostymo aplinkybėmis ir teisėmis, kurias šalys bandė ginti. Šią bylą taip pat sunku atskirti tų pačių pateisinimų netaikymo aiškinant Direktyvą 2001/14 ta prasme, kad ja reguliavimo institucijai suteikiama išimtinė kompetencija spręsti dėl mokesčių galiojimo. Galiausiai skirtumas negali būti grindžiamas normų hierarchija, suteikiančia nacionaliniams teismams teisę spręsti dėl mokesčių galiojimo.

60. Tai mane atveda prie trečiojo sprendimo.

C. Persvarstyti esamą jurisprudencijos kryptį

61. Jurisprudencijos kryptis, kilusi iš sprendimų *CTL Logistics* ir *Koleje Mazowieckie*, neturi būti pritaikyta prie šios bylos aplinkybių, bet ir negali būti atskirta nuo nagrinėjamo atvejo aplinkybių.

62. Taigi, atsižvelgiant į visa tai, man atrodo, kad būtina pasiūlyti Teisingumo Teismui trečią sprendimą, kurį sudaro minėtos jurisprudencijos krypties persvarstymas ne tik tada, kai remiamasi SESV 102 straipsniu, bet ir, siekiant vienodumo ir pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 2 dalį, kad ir koks būtų „pareiškėjo“, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą, reikalavimo teisinis pagrindas.

63. Mano nuomone, nėra jokios priežasties aiškinti Direktyvą 2001/14 taip, kad reguliavimo institucijai suteikiama išimtinė diskrecija vertinti mokesčių galiojimą. Taip yra dėl to, kad Sąjungos teisėje yra numatyti mechanizmai, kuriais siekiama užkirsti kelią skirtumų pavojui (1), ir kad neatrodo, jog toks įgaliojimų išimtinumas kyla iš Direktyvoje 2001/14 numatytos sistemos (2).

1. Skirtumų pavojaus vengimas

64. Pagrindinis pateisinimas, kurį Teisingumo Teismas pasiūlė byloje *CTL Logistics* ir pakartojo byloje *Koleje Mazowieckie*, buvo skirtumų aiškinant geležinkelių mokesčius pavojus, galintis kilti dėl skirtingų nacionalinių civilinių bylų teismų sprendimų. Manyta, kad galimas skirtumas prieštarauja Direktyvos 2001/14 tikslui ir reguliavimo institucijos įsteigimo pagrindui.

65. Kai kuriuose nacionalinių teismų sprendimuose, kuriais remiasi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, buvo pakartotas šis argumentas, kuriam tas teismas pritarė ir kurį taip pat pakartojo *DB Station & Service* Teisingumo Teismui pateiktose pastabose. Visi sutiko su šiuo argumentu ir pritaikė jį tiems atvejams, kai sprendimai turi būti priimami remiantis SESV 102 straipsniu.

66. Ar šis skirtumų pavojus iš tikrųjų yra toks didelis ir ar jis skiriasi tuo atveju, kai teismo jurisdikcija grindžiama BGB 315 straipsniu, valstybės narės atsakomybe arba SESV 102 straipsniu?

67. Nors neįmanoma visiškai atmesti tokių skirtumų tikimybės aiškinant konkrečias nuostatas ir jas taikant kiekvienu konkrečiu atveju, svarbu nepamiršti, kad galimas skirtumų atsiradimas yra tokios kaip Europos Sąjunga regioninės integracijos proceso dalis.

68. Taigi reikia išsiaiškinti ne tai, ar gali atsirasti skirtumų, o tai, ar egzistuoja kontrolės ar koordinavimo priemonės, leidžiančios išvengti, kad šie galimi skirtumai išliktų ir jų daugėtų.

69. Šiuo klausimu pažymėtina, kad Sutartyse numatyta nacionalinių teismų pareiga taikyti Sąjungos teisę kartu su SESV 267 straipsnyje įtvirtinta prejudicinio sprendimo procedūra, siekiant užtikrinti būtiną Sąjungos teisės vienodumą. Ši byla ir ankstesni sprendimai *CTL Logistics* ir *Koleje Mazowieckie* puikiai iliustruoja SESV 267 straipsnyje nustatyto mechanizmo veiksmingumą, nes visose bylose buvo pateikti prašymai priimti prejudicinį sprendimą.

70. Taigi pavojus, kad dėl civilinių bylų teismų įsikišimo galimai atsiras skirtumų, man atrodo perdėtas. Iš tiesų šie teismai privalo taikyti visas Sąjungos teisės normas, įskaitant Direktyvą 2001/14.

71. Be to, kiek tai susiję su nacionalinės teisė nuostatų, įtvirtintų tokiose teisės šakose, kaip civilinė teisė, taikymu, šios teisės normos niekada nėra savarankiškos. Taigi nacionaliniai teismai, įskaitant civilinių bylų teismus, turi aiškinti nacionalinės teisės aktus taip, kad tai atitiktų Sąjungos teisės reikalavimus.

72. Nesvarbu, ar sprendžiama dėl mokesčių teisingumo [34], ar dėl klaidingo Direktyvos 2001/14 perkėlimo į nacionalinę teisę, kuris leido sutartyje numatyti šios direktyvos nuostatoms prieštaraujantį mokestį, ar dėl piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi, kuris pasireiškė per didelių mokesčių nustatymu, šie teismai negali išvengti minėtos direktyvos taikymo. Šios direktyvos II skyriuje įtvirtinti mokesčio nustatymo principai negali būti apeiti nė viename iš procesų, kuriuose nacionalinių teismų (civilinių bylų teismų ar kt.) prašoma priimti sprendimą dėl mokesčių galiojimo [35]. Kilus abejonėms dėl šių principų aiškinimo, kompetentingi teismai gali arba proceso paskutinėje instancijoje metu privalo kreiptis į Teisingumo Teismą.

73. Taigi Sąjungos teisėje yra numatyti mechanizmai, padedantys išvengti skirtingo atitinkamų teisės aktų aiškinimo, net jei šiuos teisės aktus lygiagrečiai taiko nacionaliniai teismai ir pagal juos įsteigta reguliavimo institucija.

[34] Šiuo klausimu žr. generalinio advokato P. Mengozzi išvadą byloje *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2016:901, 39–41 punktai).

[35] Taip pat dėl atsižvelgimo į sektoriaus reguliavimą taikant bendrąsias konkurencijos taisykles žr. 2010 m. spalio 14 d. Sprendimą *Deutsche Telekom / Komisija* (C-280/08 P, EU:C:2010:603, 224 punktas) ir 2021 m. kovo 25 d. Sprendimą *Deutsche Telekom / Komisija* (C-152/19 P, EU:C:2021:238, 57 punktas).

2. Lygiagrečių įgaliojimų egzistavimas

74. Kiek tai susiję su bendrųjų ir sektoriaus teisės aktų taikymu konkurencijos srityje, reikia priminti, kad Direktyvos 91/440/EEB [36], konsoliduotos Direktyva 2001/12/EB [37], 10 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad, „[n]epažeidžiant Bendrijos ir nacionalinės teisės aktų, susijusių su konkurencijos politika ir už tą sritį atsakingomis institucijomis, pagal [Direktyvos 2001/14] 30 straipsnį įsteigta reguliavimo institucija arba *bet kuri kita tokį pat nepriklausomumo laipsnį turinti institucija* vykdo konkurencijos geležinkelių paslaugų rinkose <…> monitoringą“ [38].

75. Panašus kompetencijos pasidalijimas nustatytas Direktyvos 2012/34/ES [39] 56 straipsnio 2 dalyje, kurioje nurodyta, kad, „[n]edarant poveikio nacionalinių konkurencijos valdžios institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija taip pat įgaliota stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose“.

76. Taigi taisyklių konkurencijos srityje taikymo įgaliojimai šiame sektoriuje priklauso ne tik šiai reguliavimo institucijai, bet ir visoms „kompetenciją šioje srityje turinčioms institucijoms“, pavyzdžiui, nacionalinėms konkurencijos institucijoms ir nacionaliniams teismams. Tokie šių valdžios institucijų įgaliojimai nepažeidžia Komisijos kompetencijos pagal Reglamento Nr. 1/2003 11 straipsnio 6 dalį, kurioje numatytas galimas jų kompetencijos netekimas jos naudai.

77. Šis kompetencijos pasidalijimas taikant sektoriaus taisykles ir bendresnes taisykles, susijusias su konkurencija, buvo daug kartų primintas telekomunikacijų sektoriuje [40] arba oro sektoriuje [41] ir, atrodo, yra priimtinas ir pašto sektoriui [42].

78. Taigi, mano nuomone, reguliavimo institucija, kaip ji suprantama pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 2 dalį, turi lygiagrečius [43], o ne išimtinius įgaliojimus taikyti geležinkelių sektoriaus taisykles ar bendrąsias konkurencijos taisykles, įskaitant su mokesčių nustatymu susijusias taisykles.

79. Vadinasi, klaidinga teigti, kaip nurodyta Sprendimo *CTL Logistics* 84 punkte, kad civilinių bylų teismai, nagrinėjantys ieškinį dėl mokesčių grąžinimo, negali taikyti geležinkelių teisės aktų ar kitų teisės normų nepažeisdami geležinkelių reguliavimo institucijos kompetencijos [44].

[36] 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991, p. 25; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 341).

[37] 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440 (OL L 75, 2001, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 376).

[38] Išskirta mano.

[39] 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012, p. 32).

[40] 2014 m. liepos 10 d. Sprendimas *Telefónica ir Telefónica de España / Komisija* (C-295/12 P, EU:C:2014:2062) ir 2018 m. liepos 25 d. Sprendimas *Orange Polska / Komisija* (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] 1986 m. balandžio 30 d. Sprendimas *Asjes ir kt.* (209/84–213/84, EU:C:1986:188) ir 2021 m. lapkričio 11 d. Sprendimas *Stichting Cartel Compensation ir Equilib Netherlands* (C-819/19, EU:C:2021:904, 45 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[42] Komisijos pranešimas dėl konkurencijos taisyklių taikymo pašto sektoriui ir tam tikrų valstybės priemonių, susijusių su pašto paslaugomis, vertinimo (OL C 39, 1998, p. 2, 6 ir paskesni).

[43] Žr. Idot, L. „Règles de concurrence et régulations sectorielles“, van Damme, J. ir van der Mensbrugghe, F. *La régulation des services publics en Europe*, ASPE Europe, Paryžius, 2000, p. 377–415.

[44] Taip pat negalima teigti, kad nacionalinis teismas, taikydamas bendrąsias ar sektoriaus konkurencijos taisykles, pažeidžia reguliavimo institucijos kompetenciją ir diskreciją, kurios išlieka nepakitusios. Visos šios taisyklės taip pat nekelia pavojaus šios institucijos nepriklausomumui, kaip tai numatyta Direktyvos 2001/14 30 straipsnyje, nes jos kompetencija būtent kyla iš tokio teisinio pagrindo. Tas pats pasakytina ir apie infrastruktūros valdytojo nepriklausomumą, užtikrinamą šios direktyvos 4 straipsnyje (šiuo klausimu žr. 2013 m. spalio 3 d. Sprendimą *Komisija / Italija* (C-369/11, EU:C:2013:636, 43 punktas ir jame nurodytą jurisprudenciją).

80. Konkurencijos srityje lygiagretūs ir vienas kitą papildantys reguliavimo institucijos ir valstybių narių teismų įgaliojimai patvirtinti Reglamento Nr. 1/2003 6 straipsnyje, kuriame aiškiai nustatyta, kad nacionaliniai teismai įgalioti taikyti EB sutarties 81 ir 82 straipsnius (dabar – SESV 101 ir 102 straipsnius). Lygiai taip pat priimant Direktyvą 2014/104/ES[45] buvo remiamasi panašia logika, pagal kurią Europos konkurencijos teisės veiksmingas ir decentralizuotas taikymas, kurį vykdo ir nacionaliniai teismai.

81. Galiausiai, bet ne mažiau svarbu, iš paties Direktyvos 2001/14 teksto nematyti jokio Europos teisės aktų leidėjo ketinimo suteikti geležinkelių reguliavimo institucijai išimtinę kompetenciją priimti sprendimus dėl mokesčių galiojimo.

82. Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad „[p]areiškėjas turi teisę skųstis reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip nukentėjo“[46]. Taigi šioje nuostatoje numatyta tik paprasta galimybė kreiptis į reguliavimo instituciją[47].

83. Lyginant su kitais sektoriais, būtent su ryšių sektoriumi, taip pat reikia pažymėti, kad Direktyvos 2018/1972 69 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad, kilus ginčui, kreipimasis į reguliavimo instituciją taip pat yra „galimybė“.

84. Iš šios analizės matyti, kad tokia geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucija, pirmiausia numatyta Direktyvoje 2001/14, o vėliau – Direktyvoje 2012/34, neturi išimtinės kompetencijos priimti sprendimo dėl geležinkelių mokesčių galiojimo.

D. Ar nacionalinis teismas turėtų laukti galutinio reguliavimo institucijos sprendimo?

85. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat klausia, ar tuo atveju, jei pripažįstama, kad nacionaliniai teismai turi jurisdikciją nagrinėti bylą remdamiesi SESV 102 straipsniu, nepriklausomai nuo reguliavimo institucijos, šis teismas vis tiek turi laukti, kol reguliavimo institucija priims galutinį sprendimą.

86. Nepaisant pirma pateiktų atsakymo elementų ir jiems neprieštaraujant, nacionaliniuose teismuose pradėto proceso sustabdymas yra *galimas*, jeigu jie žino apie lygiagrečiai vykstančią procedūrą reguliavimo institucijoje, siekiant išsaugoti pastarosios procedūros naudingumą[48].

[45] 2014 m. lapkričio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl tam tikrų taisyklių, kuriomis reglamentuojami pagal nacionalinę teisę nagrinėjami ieškiniai dėl žalos, patirtos dėl valstybių narių ir Europos Sąjungos konkurencijos teisės nuostatų pažeidimo, atlyginimo (OL L 349, 2014, p. 1)

[46] Išskirta mano.

[47] Versijose ispanų ir vokiečių kalbomis taip pat vartojamas tas pats modalinis veiksmažodis „galėti“. Versijose anglų, kroatų ir italų kalbomis tvirtinama, kad egzistuoja teisė. Nors įvairiose kalbinėse versijose, apie kurias ką tik užsiminiau, vienaip ar kitaip suteikiama galimybė ar teisė, nė vienoje jų nenumatyta privalomoji ar išimtinė kompetencija. Taigi įvairios kalbinės versijos patvirtina teiginį, kad pagal Direktyvą 2001/14 reguliavimo institucijai, įsteigtai pagal šios direktyvos 30 straipsnį, suteikiama neprivaloma kompetencija spręsti ginčus. Toks reguliavimo institucijos kompetencijos spręsti ginčus aiškinimas randamas Direktyvoje 2012/34, kuri pakeitė Direktyvą 2001/14, nes Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1 dalis, atitinkanti buvusį Direktyvos 2001/14 30 straipsnį, suformuluota taip pat, kaip ir anksčiau galiojusi nuostata.

[48] Pagal analogiją žr. Reglamento Nr. 1/2003 16 straipsnį.

87. Vis dėlto tokiomis aplinkybėmis, kaip nagrinėjamos pagrindinėje byloje, neginčijama, kad procedūra reguliavimo institucijoje jau tęsiasi daugelį metų [49]. Be to, tikėtina, kaip nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kad artimiausiu metu ši procedūra nebus baigta arba nebus pasinaudota teisių gynimo priemonėmis dėl galimai jos metu priimto sprendimo.

88. Tokiomis aplinkybėmis nacionalinis teismas, tiesiogiai nagrinėjantis ieškinį dėl elgesio pripažinimo piktnaudžiavimu, turi išnagrinėti, ar bylos sustabdymas netrukdo tam, kad būtų užtikrintas ieškovo ginčo išsprendimas per protingą terminą ir jo teisė į žalos atlyginimą [50].

89. Tokiu atveju ir siekiant išvengti, kad nebūtų viršytas protingas terminas teismo sprendimui priimti, teisė į veiksmingą teisminę gynybą gali užkirsti kelią teismo proceso sustabdymui, kol bus galimai priimtas galutinis reguliavimo institucijos sprendimas ir pasinaudota galimomis teisių gynimo priemonėmis.

90. Taigi manau, kad pagal Sąjungos teisę nacionaliniams teismams, nagrinėjantiems SESV 102 straipsniu grindžiamą skundą ar ieškinį, nenustatyta jokios pareigos laukti reguliavimo institucijos sprendimo. Taip pat manau, kad šie teismai gali nuspręsti sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol bus priimtas toks sprendimas, jei tai nekelia pavojaus bylos šalių teisei į veiksmingą teisminę gynybą.

IV. Išvada

91. Atsižvelgdamas į visa tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Kammergericht Berlin* (Berlyno aukštesnysis apygardos teismas, Vokietija) pateiktus prejudicinius klausimus:

1. 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo turi būti aiškinama taip, kad pagal ją nedraudžiama, kad civilinių bylų teismai, nepriklausomai nuo reguliavimo institucijos vykdomos priežiūros, turėtų jurisdikciją pagal SESV 102 straipsnį nagrinėti geležinkelių įmonės ieškinius dėl nepagrįstai sumokėtos mokesčių permokos grąžinimo.

2. Sąjungos teisė nenustato jokios pareigos nacionaliniams teismams, nagrinėjantiems geležinkelių transporto įmonės remiantis SESV 102 straipsniu pareikštą ieškinį dėl sumokėtų mokesčių dydžio pagrįstumo peržiūros, laukti, kol bus priimtas pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnį įsteigtos reguliavimo institucijos sprendimas, ir, jei toks sprendimas ginčijamas teisme, laukti, kol jis taps galutinis. Su sąlyga, kad paisoma teisės į veiksmingą teisminę gynybą, šiems nacionaliniams teismams taip pat nedraudžiama nuspręsti laukti tokio sprendimo.

[49] Žr. šios išvados 7–11 punktus.

[50] Žr. šios išvados 20 išnašoje pateiktas nuorodas.