Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTES TAMARAS ČAPETAS [*TAMARA ĆAPETA*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2022. gada 7. aprīlī [1]

Lieta C-721/20

DB Station & Service AG
pret
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

(*Kammergericht Berlin* (Berlīnes Augstākā tiesa, Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Pārvadājumi pa dzelzceļu – LESD 102. pants – Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana – Direktīva 2001/14/EK – 30. pants – Dzelzceļa regulatīvā iestāde – Pārbaude par maksu atbilstību konkurences tiesību normām – Kompetences jomu sadalījums starp civillietu tiesām un regulatīvo iestādi

I. Ievads

1. Šajā lietā runa ir par kolīziju starp judikatūras virzienu, kas nostiprināts 2017. gada 9. novembra spriedumā *CTL Logistics* (C-489/15, turpmāk tekstā – "spriedums *CTL Logistics*", EU:C:2017:834) un pēc tam 2021. gada 8. jūlija spriedumā *Koleje Mazowieckie* (C-120/20, turpmāk tekstā – "spriedums *Koleje Mazowieckie*", EU:C:2021:553), kuros ir nospriests, ka pirms prasības celšanas tiesā dzelzceļa maksas ir jāapstrīd ar Direktīvas 2001/14/CE [2] 30. pantu izveidotajā regulatīvajā iestādē, no vienas puses, un judikatūru par LESD 102. panta [3] tiešo iedarbību, saskaņā ar kuru valsts tiesām ir kompetence tieši pārbaudīt infrastruktūras pārvaldītāja rīcības saistībā ar šo maksu noteikšanu eventuālu ļaunprātību šīs normas izpratnē, no otras puses.

2. Konkrētāk, *Kammergericht Berlin* (Berlīnes Augstākā tiesa, Vācija) būtībā jautā, vai – un attiecīgajā gadījumā kādos apstākļos – civillietu tiesas var pārbaudīt maksu par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai apmēra atbilstību LESD 102. pantam.

[1] Oriģinālvaloda – franču.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV 2001, L 75, 29. lpp.).

[3] Spriedumi, 1974. gada 30. janvāris, *BRT* un *Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs* (127/73, EU:C:1974:6, 14.–16. punkts), un 2019. gada 28. marts, *Cogeco Communications* (C-637/17, EU:C:2019:263, 38. punkts).

3. Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp Vācijā reģistrētu dzelzceļa sabiedrību *ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* (turpmāk tekstā – "*ODEG*") un *DB Station & Service AG*, kas Vācijā apsaimnieko aptuveni 5400 dzelzceļa stacijas, par pirmās minētās sabiedrības samaksāto maksu par staciju [4], ko otrā sabiedrība apsaimniekoja laikposmā no 2006. gada novembra līdz 2010. gada decembrim, izmantošanu atmaksāšanu.

II. Pamatlieta, tiesvedība Tiesā un prejudiciālie jautājumi

4. *Deutsche Bahn AG* (sākotnējais dzelzceļa nozares operators Vācijā) meitassabiedrība *DB Station & Service* apsaimnieko dzelzceļa stacijas šajā dalībvalstī. Šīs infrastruktūras izmantošanas noteikumi tiek izklāstīti pamatlīgumā, kuru tā noslēdz ar konkrētu dzelzceļa uzņēmumu. Ikviens minētās infrastruktūras izmantojums pēc tam tiek reglamentēts atsevišķā līgumā. Maksu apmēru nosaka atbilstoši staciju cenu skalai, ko *DB Station & Service* ieviesusi attiecībā uz dažādām kategorijām un pavalstīm.

5. *ODEG* ir dzelzceļa uzņēmums, kas *DB Station & Service* infrastruktūru izmanto saistībā ar savu darbību dzelzceļa pasažieru tuvsatiksmes pārvadājumu jomā [5]. Abi uzņēmumi ir noslēguši attiecīgu pamatlīgumu.

6. 2005. gada 1. janvārī *DB Station & Service* ieviesa jaunu cenu skalu, to apzīmējot ar saīsinājumu "SPS 05". Šīs skalas dēļ pieauga *ODEG* veicamās maksas par infrastruktūru, kuras tā gan samaksāja, taču šim pieaugumam nepiekrita.

7. Ar 2009. gada 10. decembra lēmumu *Bundesnetzagentur* (Federālais [elektrības, gāzes, telekomunikāciju, pasta un dzelzceļa] tīklu [sabiedrisko pakalpojumu] regulators, Vācija) kā kompetentā regulatīvā iestāde atcēla "SPS 05" un noteica, ka tā paliek spēkā tikai līdz 2010. gada 1. maijam, bet no šā datuma ir piemērojami jauni tarifi. Šajā regulatora lēmumā sūdzības iesniedzēji tika aicināti vērsties civillietu tiesās, lai panāktu jau samaksāto (pārmaksāto) summu atmaksu [6].

8. *DB Station & Service* minēto lēmumu pārsūdzēja. 2010. gada 23. martā *Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen* (Ziemeļreinas–Vestfālenes Augstākā administratīvā tiesa, Vācija) atzina šīs prasības apturošo iedarbību. Laikā, kad tika iesniegts lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu šajā lietā, minētā tiesa vēl nebija spriedusi pēc būtības.

9. Vairākās prasībās, kas celtas *Landgericht Berlin* (Berlīnes apgabaltiesa, Vācija), *ODEG* lūdza atmaksāt maksas, kas bija samaksātas laikposmā no 2006. novembra līdz 2010. gada decembrim, ciktāl to apmērs pārsniedz to, ko būtu bijis jāmaksā atbilstoši iepriekš spēkā esošajai cenu skalai, proti, "SPS 90". *Landgericht Berlin* (Berlīnes apgabaltiesa) šīs prasības apmierināja taisnīguma apsvērumu dēļ, pamatojoties uz *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilkodekss, turpmāk tekstā – "*BGB*") [7]

[4] Direktīvas 2001/14 II pielikuma 2. punktā sliežu ceļa piekļuve apkalpes iekārtām un pakalpojumu sniegšanai citastarp ietver pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas un citu aprīkojumu.

[5] No Tiesas rīcībā esošā informācijas kopuma izriet, ka *ODEG* piedāvātie galamērķi atrodas tikai Vācijā. Tomēr nav tā, ka tas katrā ziņā izslēgtu LESD 102. panta piemērošanu. Šajā ziņā skat. Komisijas paziņojumu – Pamatnostādnes par Līguma 81. un 82. pantā ietverto jēdzienu "ietekme uz tirdzniecību" (OV 2004, C 101, 81. lpp.).

[6] Federālā tīklu regulatora lēmums par *DB Station & Service AG* staciju cenām, 2009. gada 10. decembris, lietas Nr. 705-07-038, 22. lpp.

[7] *BGB* 315. panta "Vienas puses noteikts izpildījums" 1. un 3. punktā ir paredzēts:
"1) Ja izpildījumu nosaka viena līguma puse, šaubu gadījumā pieņem, ka šāda noteikšana notiek pēc principa *ex aequo et bono*;
[..]
3) Ja izpildījums ir nosakāms *ex aequo et bono*, pielīgtais noteikums otrai līguma pusei ir saistošs vienīgi tad, ja tas ir taisnīgs. Ja tas nav taisnīgs, tā izpildi nosaka ar tiesas spriedumu. [..]"

315. pantu, kas ļauj tiesnesim atjaunot līgumisko līdzsvaru. *DB Station & Service* šo spriedumu pārsūdzēja *Kammergericht Berlin* (Berlīnes augstākā tiesa), kas ar 2015. gada 30. novembra rīkojumu šīs dažādās lietas apvienoja.

10. Starplaikā Tiesa, izskatījusi lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu saistībā ar līdzīgu civillietu, spriedumā *CTL Logistics* nosprieda, ka sliežu ceļu izmantošanas maksu taisnīguma pārbaudi parastās tiesas nevar veikt neatkarīgi no pilnvarotās regulatīvās iestādes veiktas uzraudzības, jo vienīgi Direktīvas 2001/14 30. pantā minētajai dzelzceļa regulatīvajai iestādei ir kompetence, pamatojoties uz šo direktīvu, pārbaudīt maksu apmēra aprēķināšanas noteikumus [8].

11. Pēc šā sprieduma Federālajam [elektrības, gāzes, telekomunikāciju, pasta un dzelzceļa] tīklu [sabiedrisko pakalpojumu] regulatoram vēlreiz tika iesniegti pieteikumi par atmaksāšanu. Ar 2019. gada 11. oktobra lēmumu tas kā nepieņemamus noraidīja vairāku dzelzceļa uzņēmumu pieteikumus, ar kuriem tie lūdza *a posteriori* pārbaudīt "SPS 05" tiesiskumu un uzdot atmaksāt maksu pārmaksāto daļu, ar tādu pamatojumu, ka šādiem pieteikumiem ir iestājies noilgums [9]. Šis lēmums tika pārsūdzēts, un laikā, kad tika iesniegts šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, attiecīgā lieta vēl atradās izskatīšanā *Verwaltungsgericht Köln* (Ķelnes Administratīvā tiesa, Vācija).

12. *Kammergericht Berlin* (Berlīnes Augstākā tiesa) uzskata, ka tajā izskatāmā strīda atrisinājums ir atkarīgs no Direktīvas 2001/14, kuras temporālajā un materiālajā piemērošanas jomā tas ietilpst, interpretācijas.

13. Konkrētāk, minētā tiesa jautā, vai sprieduma *CTL Logistics* atziņas *mutatis mutandis* ir piemērojamas šo maksu pārbaudē, kas tiek veikta, pamatojoties uz LESD 102. pantu un dalībvalsts konkurences tiesību normām, kurās aizliegta dominējoša stāvokļa ļaunprātīga izmantošana,. Proti, pēc sprieduma šajā lietā tieši uz šo tiesisko pamatu attiecas strīds pamatlietā, kas tiek izskatīts apelācijas tiesvedībā.

14. Minētā tiesa norāda, ka vairākas Vācijas civillietu tiesas uz šo jautājumu ir atbildējušas apstiprinoši. Proti, tās ir paudušas uzskatu, ka no sprieduma *CTL Logistics* izrietošajiem principiem pretrunā ir tas, ka tiesas izskata prasības par atmaksāšanu, pirms pilnvarotā regulatīvā iestāde ir pieņēmusi attiecīgu galīgo lēmumu. Turpretī tā dēvētajā spriedumā "*Trassenentgelte*", kas pasludināts 2019. gada 29. oktobrī (maksas par sliežu ceļu izmantošanu) [10], *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) ir secinājusi, ka civillietu tiesas var piemērot LESD 102. pantu un ka nav nepieciešams [pirms tam] saņemt pilnvarotās regulatīvās iestādes lēmumu.

15. Iesniedzējtiesa uzskata, ka pastāv pamatoti iemesli atkāpties no nostājas, kuru aizstāv Vācijas augstākā civillietu tiesa.

16. Vispirms, lai gan spriedums *CTL Logistics* attiecas uz Vācijas civiltiesībās paredzētās taisnīguma pārbaudes neatbilstību Direktīvai 2001/14, tomēr tā pamatojumu varot attiecināt arī uz konkurences tiesību normu piemērošanu civillietu tiesās. Proti, šo tiesu iesaistīšana neatkarīgi no regulatīvās iestādes varot izraisīt nevienlīdzības situāciju, kad atsevišķiem dzelzceļa uzņēmumiem tiek ļauts maksāt zemākas maksas par infrastruktūras izmantošanu. Šāda priekšrocība esot pretrunā Direktīvas 2001/14 galvenajam mērķim, proti, nodrošināt

[8] Spriedums *CTL Logistics*, 84. un 86. punkts.

[9] Federālā [elektrības, gāzes, telekomunikāciju, pasta un dzelzceļa] tīklu [sabiedrisko pakalpojumu] regulatora lēmums Nr. BK10-19-0011 E, 2019. gada 11. oktobris.

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

nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un tādējādi radīt apstākļus godīgai konkurencei. Turklāt civillietu tiesu veiktās pārbaudes arī aizskarot regulatīvās iestādes ekskluzīvo kompetenci.

17. Turklāt, lai gan saskaņā ar Tiesas judikatūru valsts tiesām būtu pienākums tieši piemērot LESD 102. pantu, Tiesa tomēr vēl neesot aplūkojusi jautājumu par to, vai šis pienākums attiecas arī uz gadījumiem, kad regulatīvajai iestādei, kuras lēmumus var pārbaudīt tiesā, ir uzticēta maksu uzraudzība.

18. Visbeidzot, tā dēvētajā spriedumā "*Stationspreissystem II*"[11], kas pasludināts 2020. gada 1. septembrī, *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) ir nospriedusi, ka ar Direktīvas 2001/14 30. panta 3. punktu regulatīvajai iestādei nav piešķirta kompetence lemt par jau samaksātām maksām un – vēl jo mazāk – uzdot to atmaksāšanu. Minētā tiesa no tā ir izsecinājusi, ka pārbaude – uz LESD 102. panta pamata – par to, vai notikusi stāvokļa ļaunprātīga izmantošana, nav iejaukšanās regulatīvās iestādes kompetencē, jo šī pārbaude attiecas tikai uz zaudējumu atlīdzināšanu un procentu samaksu par uzņēmuma darbību pagātnē.

19. Tomēr iesniedzējtiesa uzskata, ka šis Savienības tiesību normu izvērtējums ir kļūdains. Pirmkārt, Direktīva 2001/14 neietver neko, kas varētu pamatot interpretāciju, ka regulatīvā iestāde lemj tikai *pro futuro*. Otrkārt, LESD 102. pants ļaujot pieņemt lēmumu, ar ko konstatēta tiesību akta spēkā neesamība, vai uzdod izbeigt konkrētu rīcību. Turklāt pat pagātnē iekasētu maksu atmaksāšana varētu izraisīt konkurences izkropļošanu un apgrūtināt Direktīvas 2001/14 mērķu sasniegšanu. Iesniedzējtiesas uzskata, ka šie apsvērumi liecina par to, ka *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) šajā ziņā būtu bijis jāvēršas Tiesā ar prejudiciāliem jautājumiem.

20. Šādos apstākļos *Kammergericht Berlin* (Berlīnes Augstākā tiesa, Vācija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai ar [Direktīvu 2001/14], it sevišķi tās normām attiecībā uz infrastruktūras uzņēmuma vadības neatkarību (4. pants), maksas noteikšanas principiem (7.–12. pants) un regulatīvās iestādes uzdevumiem (30. pants), ir saderīgi tas, ja valsts civillietu tiesas konkrētā gadījumā neatkarīgi no regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības pārbauda prasīto maksu apmēra atbilstību LESD 102. pantam un/vai valsts konkurences tiesību aktiem?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša: vai valsts civillietu tiesu veikta ļaunprātīgas izmantošanas pārbaude atbilstoši LESD 102. pantam un/vai valsts konkurences tiesību aktiem ir pieļaujama un nepieciešama arī tad, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir iespēja panākt, ka kompetentā regulatīvā iestāde veic samaksāto maksu samērīguma pārbaudi? Vai valsts civillietu tiesām ir jāsagaida, līdz regulatīvā iestāde pieņem attiecīgu lēmumu un, ja tas tiek pārsūdzēts tiesā, līdz attiecīgā gadījumā stājas spēkā galīgais tiesas nolēmums?"

21. Rakstveida apsvērumus iesniedza *DB Station & Service*, *ODEG* un Eiropas Komisija.

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

III. Vērtējums

22. Ar abiem šiem jautājumiem, kurus izvērtēšu kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīva 2001/14 ir jāinterpretē tādējādi, ka neatkarīgi no regulatīvās iestādes īstenotās uzraudzības civillietu tiesu kompetencē ir izskatīt – uz LESD 102. panta pamata – dzelzceļa uzņēmuma celtu prasību par nepamatoti iekasētās maksu daļas atmaksāšanu.

23. Galvenais iemesls, kādēļ iesniedzējtiesai ir šaubas par savu kompetenci, ir interpretācija, ko Tiesa ir sniegusi lietā *CTL Logistics* un apstiprinājusi lietā *Koleje Mazowieckie* (turpmāk tekstā – "judikatūras virziens"), no kuras izriet, ka saskaņā ar Direktīvu 2001/14 vienīgi regulatīvajai iestādei ir kompetence pārbaudīt dzelzceļa tīkla pārvaldnieka noteiktās maksas, un līdz ar to dalībvalstu civillietu tiesām ir liegts lemt par šo maksu tiesiskumu.

24. Uz šajā lietā uzdoto jautājumu ir iespējams atbildēt vairākos veidos. Pirmais variants būtu tāds, ka tiktu piemērots judikatūras virziens attiecībā uz jautājumu par valstu tiesu kompetenci izskatīt prasības, kas celtas, pamatojoties uz LESD 102. pantu. Šīs piemērošanas rezultātā būtu secināms, ka valsts tiesas nevar lemt par dzelzceļa maksu esamību spēkā, jo tā būtu iejaukšanās regulatīvās iestādes ekskluzīvajā kompetencē. Kā vēl paskaidrošu (A), neuzskatu, ka šāds risinājumus atbilstu judikatūrai par tiesu kompetenci, kas izriet no LESD 102. panta tiešās iedarbības.

25. Otrais variants būtu atzīt, ka valsts tiesām, kas taisa spriedumu, pamatojoties uz LESD 102. pantu, ir neatkarīga kompetence lemt par šādām maksām. Lai nonāktu pie šāda secinājuma, situācija šajā lietā būtu jānošķir no situācijām, kuras tika aplūkotas lietās *CTL Logistics* un *Koleje Mazawiecke*. Kā vēl paskaidrošu, uzskatu, ka šāds nošķirums nav saprātīgs (B). Tādēļ ierosināšu Tiesai pārskatīt šo judikatūras virzienu (C). Visbeidzot, pievērsīšos iesniedzējtiesas jautājumu otrajai daļai (D).

A. Esošā judikatūras virziena attiecināšana uz gadījumu, kad tiek piemērots LESD 102. pants

26. Aplūkojamais judikatūras virziens liecina par Tiesas uzskatu, ka vienīgi regulatīvajai iestādei, kas izveidota ar Direktīvas 2001/14 30. pantu, ir kompetence lemt par infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajām maksām. Līdz ar to tā ir secinājusi, ka civillietu tiesa, tieši piemērodama dzelzceļa tiesisko regulējumu par šādām maksām, iejauktos šīs regulatīvās iestādes ekskluzīvajā kompetencē [12].

27. No šā judikatūras virziena izrietošo interpretāciju attiecinot uz gadījumu, kad tiek piemērots LESD 102. pants, var secināt, ka civillietu tiesa, kas sprież, pamatojoties uz šo pantu, nevar spriest arī par infrastruktūras pārvaldītāja noteikto maksu esamību spēkā. *DB Station & Service*, šķiet, piekrīt šādam risinājumam.

28. Lai varētu pieņemt nolēmumu par (prezumēti) nepamatoti iekasētu maksu atlīdzināšanu, pirms tam ir nepieciešams noskaidrot, vai tīkla pārvaldītājs faktiski ir noteicis maksu, pārkāpjot normas, kas reglamentē Direktīvas 2001/14 II nodaļā minētās maksas. Noteikt pienākumu valsts tiesai, kas izskata prasību par zaudējumu atlīdzināšanu, prasīt, lai tās nolēmuma siloģisma daļu atrisinātu cita iestāde, šķiet, ir pretrunā pastāvīgai judikatūrai par LESD 102. panta tiešo

[12] Šajā nozīmē skat. spriedumus *CTL Logistics*, 84. un 86. punkts, un *Koleje Mazowieckie*, 53. un 54. punkts.

iedarbību [13]. Saskaņā ar šo judikatūru, ko likumdevējs ir pārņēmis Regulas (EK) Nr. 1/2003 6. pantā [14], dalībvalstu tiesu kompetencē ir piemērot EKL 81. un 82. pantu (tagad – LESD 101. un 102. pants) neatkarīgi no un vienlaikus ar Komisiju un dalībvalstu konkurences iestādēm.

29. Būtu iespējams paredzēt sistēmu, kurā neatkarīgai regulatīvajai iestādei ir kompetence izšķirt tīkla pārvaldnieka un dzelzceļa operatora strīdu par maksām un paredzēt iedarbīgus tiesību aizsardzības līdzekļus. [15] Manuprāt, šādā gadījumā tas, ka būtu paredzēts procesuāls pienākums censties atrisināt strīdu šādā regulatīvā iestādē pirms vēršanās tiesās, vēl nenozīmē pretrunu ar LESD 102. panta tiešās iedarbības jēdzienu. Šādi risinājumi pastāv vairākās dalībvalstu, kā arī Savienības, tiesību sistēmu jomās [16].

30. Tomēr vairākumā šo gadījumu iestādei, kurā prasītājam ir jāvēršas pirms vēršanās tiesā, ir kompetence atzīt prasītāja attiecīgās tiesības.

31. Šajā lietā, šķiet, tas tā nav.

32. Regulatīvās iestādes veiktā pārbaude ir ierobežota, un tai nav vispārējas strīdu izšķiršanas kompetences [17]. Katrā ziņā šajā iestādē, šķiet, nevar izskatīt naudiskus prasījumus, piemēram, par zaudējumu atlīdzināšanu [18].

33. Tas ir pirmais iemesls, kādēļ uzskatu, ka šā judikatūras virziena attiecināšana neatbilstu LESD 102. panta tiešajai iedarbībai.

34. Otrais iemesls, kādēļ pārbaudi tiesā uz LESD 102. panta pamata nav vēlams padarīt atkarīgu no iepriekšēja regulatīvās iestādes galīgā lēmuma (kas ietver arī šā lēmuma pārbaudi tiesās), ir tas, ka tādos apstākļos kā šajā lietā aplūkojamie varētu netikt ievērotas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību tiesā.

35. Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktā gan ir noteikts, ka "regulatīvajai iestādei *ne vēlāk kā divu mēnešu laikā* pēc visas tās informācijas saņemšanas, kas attiecas uz jebkuru sūdzību, ir jāpieņem lēmums un jārīkojas, lai stāvokli uzlabotu" [19]. Tomēr ir konstatējams, ka šis termiņš lielā mērā tiek pārsniegts un iesaistītās institūcijas vairāk nekā desmit gadu laikā vēl nav radušas risinājumu.

[13] Skat. šo secinājumu 3. zemsvītras piezīmi.

[14] Padomes 2002. gada 16. decembra Regula par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti [EKL] 81. un 82. pantā (OV 2003, L 1, 1. lpp.).

[15] Elektroenerģijas un telekomunikāciju nozarēs attiecīgajos tiesību instrumentos ir paredzēts, ka regulatīvās iestādes atbild par to, lai nodrošinātu strīdu izšķiršanu starp uzņēmumiem (skat. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/1972 (2018. gada 11. decembris) par Eiropas Elektronisko sakaru kodeksa izveidi (OV 2018, L 321, 36. lpp.) 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2019/944 (2019. gada 5. jūnijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un ar ko groza Direktīvu 2012/27/ES (OV 2019, L 158, 125. lpp.) 59. panta 3. punkta e) apakšpunktu, 5. punkta b) apakšpunktu un 6. punkta c) apakšpunktu).

[16] Tā tas ir Eiropas Savienības Civildienesta noteikumu 91. panta 2. punktā, saskaņā ar kuru prasība Savienības kompetentajās tiesās ir pieņemama vienīgi tad, ja tā ir iepriekš skatīta iecēlējinstitūcijā. Par šo jautājumu skat. manus secinājumus lietā Komisija/*Missir Mamachi di Lusignano* (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] Regulatīvās iestādes kompetence ir noteikta Direktīvas 2001/14 30. pantā.

[18] Skat. šo secinājumu 6. zemsvītras piezīmē minēto nolēmumu. Tātad regulatīvajai iestādei, šķiet, pašai ir šāda izpratne par savu lomu, jo nav strīda par to, ka šī iestāde ir aicinājusi dzelzceļa uzņēmumus vērsties civillietu tiesās saistībā ar to prasību naudisko aspektu.

[19] Mans izcēlums.

36. Saprotu, ka ir nepieciešams nodrošināt regulatīvās iestādes regulatora lomas lietderīgo iedarbību. Tomēr prasības, kas izriet no efektīvas tiesību aizsardzības tiesā saprātīgā termiņā [20], ir tikpat svarīgas, un tās paredz, ka vienlaikus tādos apstākļos kā pamatlietā aplūkotie ir jāatzīst [21] valstu tiesu kompetence.

37. Ņemot vērā visus šos apstākļus, uzskatu, ka Direktīvas 2001/14 interpretācija, kas izriet no spriedumiem *CTL Logistics* un *Koleje Mazowieckie*, nav jāattiecina uz pamatlietā aplūkojamajiem apstākļiem un ka to nav vēlams paplašināt.

B. Esošā judikatūras virziena nošķiršana no judikatūras, kurā nostiprināta LESD 102. panta tiešā iedarbība

38. Otrais risinājuma variants būtu šāds: Direktīva 2001/14 ir jāinterpretē tādējādi, ka tā liedz dalībvalsts tiesai spriest – uz LESD 102. panta pamata – par dzelzceļa maksu esamību spēkā.

39. *ODEG* un Komisija, šķiet, piekrīt šādai nostājai.

40. Tomēr šis risinājums nozīmē, ka šī lieta ir jānošķir no apstākļiem lietās *CTL Logistics* un *Koleje Mazowieckie*.

41. Proti, ja jauna lieta juridiski nozīmīgo faktu ziņā pēc būtības atbilst lietai, kurā ir formulēts kāds noteikums, tad principā šis noteikums ir jāpiemēro arī šajā jaunajā lietā. Savukārt, lai varētu izvairīties no minētā noteikuma piemērošanas, ir jāatrod atšķirības, kas attaisnotu vienas lietas nošķiršanu no otras [22].

42. Izskatāmajā lietā dzelzceļa operators (*ODEG*) tiesvedības ietvaros prasīja atmaksāt maksas, kuras tas samaksājis tīklu pārvaldniekam, bet kuras tam neesot bijušas jāmaksā, jo šīs maksas esot noteiktas, pārkāpjot piemērojamās tiesību normas. Pirmajā instancē *ODEG* prasīja atmaksāt starpību starp iepriekšējo un jauno maksu, par ko tas uzskatīja, ka tā nav spēkā [23]. Šādas prasības pamats – *BGB* 315. pants – apelācijā (pēc sprieduma *CTL Logistics* un grozījumiem Vācijas tiesiskajā regulējumā) [24] tika aizstāts ar LESD 102. pantu, un tagad šīs prasības priekšmets ir zaudējumu atlīdzināšana (nevis prasība par atmaksāšanu). Turklāt pārējie aspekti nav mainījušies, un no pirmās instances līdz pat apelācijas instancei nav mainījusies arī prasītāja pamatlietā iesniegtās prasības *būtība*, proti, runa ir par šīs pārmaksātās summas atmaksāšanu. Mainījusies ir tikai tiesību norma, ar kuru tiek pamatota šī prasība, proti, starplaikā *BGB* 315. pants tika aizstāts ar LESD 102. pantu.

43. Arī prasība, ko prasītājs iesniedza lietā *CTL Logistics*, bija pamatota ar *BGB* 315. pantu, un tajā tika prasīts atmaksāt starpību starp iepriekšējo maksu un jauno (2005. gada) maksu, jo pēdējā minētā tika uzskatīta par netaisnīgu. Lietā *Koleje Mazowieckie* prasība būtībā bija tādi pati. Prasītājs prasīja zaudējumu atlīdzinājumu un procentus – gan no valsts, gan no tīklu

[20] Šajā ziņā skat. spriedumu, 2022. gada 10. februāris, *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld* (Noilguma termiņš) (C-219/20, EU:C:2022:89, 45. punkts un tajā minētā judikatūra).

[21] Šāda paralēla atzīšana arī ļauj izvairīties no tā, ka pārbaude tiesā, tieši pretēji, paliek vienīgā tiesību aizstāvības iespēja.

[22] Skat. Tridimas, T., "Precedent and the Court of Justice, A Jurisprudence of Doubt?", Dickinson, J., Eleftheriadis, P. (izd.), *Philosophical Foundations of EU Law*, *OUP*, Oksforda, 2012, 307.–330. lpp.; Jacobs, M., *Precedents and Case-Based Reasoning in the European Court of Justice*, *CUP*, Kembridža, 2014, 127. un nākamās lpp.

[23] Jāatgādina, ka regulatīvā iestāde ir nolēmusi, ka 2005. gada maksājumi ir pretrunā Direktīvas 2001/14 prasībām. Tomēr *DB Station & Service* šo lēmumu apstrīdēja, un tiesas galīgais nolēmums joprojām tiek gaidīts. Šajā ziņā skat. šo secinājumu 8. punktu.

[24] Šajā sakarā skat. šo secinājumu 13. punktu.

pārvaldnieka – par to, ka bija dota atļauja noteikt cenas, kas neatbilstot Direktīvas 2001/14 principiem. Šīs prasības pamatošanai bija izvirzīts pamats par valsts atbildību par zaudējumiem, kas izriet no tā, ka nav ievēroti tās pienākumi, kuri Savienības tiesību aktos paredzēti jau kopš lietām *Francovich* u.c.[25], kā arī *Brasserie du pêcheur* un *Factortame*[26]. Turklāt lietā *Koleje Mazowieckie* piemērojamais Polijas tiesiskais regulējums paredzēja stingrāku atbildību nekā attiecīgā Eiropas tiesību koncepcija.

44. Šajos trīs gadījumos neatkarīgi no prasības tiesiskā pamata valsts tiesās tika skatītas prasības par līdzekļu atgūšanu vai zaudējumu atlīdzināšanu, kurās tika lūgts lemt par dzelzceļa tīklu izmantošanas līgumā paredzēto maksu esamību spēkā.

45. Turklāt neatkarīgi no tā, kādā veidā šīs maksas tika apstrīdētas, piemērojams bija tiesiskais regulējums par konkurenci dzelzceļa nozarē.

46. Manuprāt, šo iemeslu dēļ pamatlieta neatšķiras to apstākļu ziņā, kuri nozīmīgi Direktīvas 2001/14 interpretācijai atbilstoši šim judikatūras virzienam. Tādēļ, neatkarīgi no tā, no kura skatpunkta problēma tiek aplūkota, *in fine* šīs trīs lietas attiecas uz prasību par naudisku atlīdzinājumu saistībā ar nepamatoti iekasētu maksas daļu. Turklāt visos gadījumos šādas prasības pamatotība bija atkarīga no tā, vai maksa ir noteikta atbilstoši Direktīvai 2001/14.

47. Ņemot vērā nozīmīgo apstākļu līdzīgumu, vai kādi citi faktori varētu attaisnot izskatāmās lietas nošķiršanu, lai saglabātu līdzšinējo judikatūras virzienu?

48. Spriedums *CTL Logistics* varētu būt pamatots šai lietai raksturīgo iemeslu dēļ. Valsts tiesa bija tiesīga, pamatojoties uz *BGB* 315. pantu, spriest *ex æquo et bono* un konstatēt, vai maksa ir taisnīga.

49. Šajā spriedumā Tiesa ir izskaidrojusi, ka ar to, ka uzsvars tiek likts tikai uz individuālā līguma ekonomisko izdevīgumu, šajā tiesību normā netiek ņemts vērā fakts, ka vienīgi atbilstoši vienveidīgiem kritērijiem noteiktas maksas var nodrošināt Direktīvā 2001/14 paredzēto politiku maksu jomā[27]. Līdz ar to esot bijis iespējams uzskatīt, ka šī īpašā valsts tiesību aktos paredzētā procedūra, kurā nostiprināta valsts tiesu kompetence lemt par konkrētas maksas taisnīgumu, apdraud šīs direktīvas lietderīgo iedarbību. Šādu kompetenci varētu uzskatīt par nesaderīgu[28] ar dzelzceļa tīklu izmantošanas maksu noteikšanas sistēmu, kas paredzēta minētajā direktīvā un ko pārbauda regulatīvā iestāde.

[25] Spriedums, 1991. gada 19. novembris, (C-6/90 un C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] Spriedums, 1996. gada 5. marts (C-46/93 un C-48/93, EU:C:1996:79).

[27] Spriedums *CTL Logistics*, 74. punkts. Tomēr mani šīs arguments nepārliecina, ņemot vērā, ka civillietu tiesa, spriežot par cenu lojalitāti, nebūtu varējusi neievērot Direktīvā 2001/14 prasīto maksas noteikšanas principu. Šajā nozīmē skat. ģenerāladvokāta P. Mengoci [*P. Mengozzi*] secinājumus lietā *CTL Logistics*, (C-489/15, EU:C:2016:901, 39.–41. punkts).

[28] Lai gan nevar neņemt vērā, ka šo kompetenci ierobežo valsts tiesas pienākums piemērot Direktīvu 2001/14. Šajā ziņā skat. šo secinājumu 71. punktu.

50. Šo eventuālo *BGB* 315. pantā paredzētās valsts tiesu kompetences pārmērīgumu attiecībā pret Direktīvā 2001/14 paredzēto regulatīvās iestādes kompetenci Vācijas likumdevējs tomēr ir likvidējis, izslēdzot *BGB* 315. panta piemērošanu līgumiem starp tīkla pārvaldītāju un operatoru dzelzceļa nozarē [29].

51. Līdz ar to, ja lieta *CTL Logistics* attiektos tikai uz speciālu gadījumu, kad tiesa spriež *ex æquo et bono* un tās kompetencē būtu konkrētā gadījumā noteikt taisnīgu maksu, būtu iespējams lietas *CTL Logistics* apstākļus nošķirt no šīs lietas apstākļiem.

52. Tomēr vispārīgāku piemērošanu atbalsta ne tikai sprieduma *CTL Logistics* pamatojums; manuprāt, kopš sprieduma *Koleje Mazowieckie* pasludināšanas ir arī grūti iedomāties judikatūras virziena ierobežošanu. Šajā spriedumā tika atkārtota spriedumā *CTL Logistics* izmantotā nostāja, ka vienīgi regulatīvā iestāde var atzīt, ka maksa nav spēkā, un tā tika attiecināta arī uz gadījumiem, kad tiesas procesā tiek aplūkota valsts atbildība par nepareizu Direktīvas 2001/14 transponēšanu.

53. Lietā *Koleje Mazowieckie* valsts tiesai bija jāspriež par to, vai Direktīvas 2001/14 transponēšana valsts tiesībās, ļaujot noteikt maksu, ko prasītājs uzskatīja par prettiesisku, ir saderīga ar šo direktīvu [30]. Lai gan konteksts atšķīrās no sprieduma *CTL Logistics*, Tiesa pauda uzskatu, ka šī judikatūra ir pilnīgi attiecināma uz konkrēto lietu [31]. Iemesls bija tas, ka pirmais galvenais pamatojums tam, kāpēc nebūtu nepieciešama valsts tiesas kompetence spriest par maksu esamību spēkā, ir tāds pats, proti, iespējamās atšķirības valstu tiesu nolēmumos [32].

54. Tomēr šī iespēja, ka lēmumi par maksu atbilstību Direktīvai 2001/14 atšķiras, pastāv arī lietās, kas ir izspriestas, pamatojoties uz LESD 102. pantu.

55. Otrs galvenais pamatojums līdzšinējā judikatūras virzienā bija tas, ka valstu tiesas izskata atsevišķas lietas, kas tātad tāpat varētu izraisīt situāciju, ka operators, kas uzvarējis lietā, nenovēršami iegūtu priekšrocību salīdzinājumā ar saviem konkurentiem, kuri šādu prasību nav cēluši [33].

56. Arī šajā ziņā šis pats iebildums attiecas arī uz strīdiem, kuros valstu tiesas lemj, pamatojoties uz LESD 102. pantu.

57. Tādēļ man šķiet neiespējami šo lietu uzskatīt par atšķirīgu no līdzšinējā judikatūras virziena lietām, ņemot vērā, ka galvenie minētajā lietās izmantotie argumenti šajā lietā nav piemērojami.

[29] Šīs likumdošanas izmaiņas ir notikušas pēc daudziem akadēmiskiem un politiskiem strīdiem Vācijā. No ģenerāladvokāta P. Mengoci [*P. Mengozzi*] secinājumu lietā *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2016:901) 13. punkta izriet, ka "šā judikatūras virziena radītā iekšējā diskusija, šķiet, ir pieņēmusi patiesa institucionālā konflikta mērogu, kā par to arī liecina *Bundesrat* (Federālā padome, Vācija) skaidri paustā nepiekrišana priekšlikumam, kas bija ietverts likumprojektā par grozījumiem dzelzceļa tiesiskajā regulējumā un Direktīvas [2001/14] transponēšanu, tiešā veidā izslēgt *BGB* 315. panta piemērošanu šā tiesiskā regulējuma piemērošanas jomā". Galu galā šķiet (tā kā Vācijas valdība šajā procesā nepiedalījās), ka Vācijas likumdevējs rīkojās, lai atzītu, ka *BGB* 315. pants nav piemērojams tādai situācijai kā pamatlietā aplūkojamā (minēto secinājumu 14. punkts).

[30] Valsts tiesai par maksas esamību spēkā bija jālemj, ņemot vērā Tiesas spriedumu, kurā konstatēta Polijas valsts pienākumu neizpilde Direktīvas 2001/14 transponēšanā (spriedums, 2013. gada 30. maijs, Komisija/Polija (C-512/10, EU:C:2013:338)).

[31] Spriedums *Koleje Mazowieckie*, 52. punkts.

[32] Par šo argumentu skat. šo secinājumu 64. un nākamos punktus.

[33] Spriedumi, *CTL Logistics*, 95. punkts, un *Koleje Mazowieckie*, 51. punkts.

58. Visbeidzot, spriedumā *Koleje Mazowieckie* tiek ierobežota iespēja nošķirt spriedumu *CTL Logistics*, balstoties uz normu hierarhijas loģiku. Lai gan varētu apgalvot, ka šī lieta atšķiras, ņemot vērā to, ka LESD 102. pants kā tiesiskais pamats valsts tiesas nolēmumam par maksu esamību spēkā prevalē, tomēr lietā *Koleje Mazowieckie* aplūkotās dalībvalsts atbildības pamatā arī ir primārās tiesības, proti, Savienības tiesību tiešā iedarbība un pienākums lojāli sadarboties.

59. Šķiet, ka šo lietu no līdzšinējā judikatūras virziena ir grūti nošķirt pēc apstākļiem, kādos dažādās lietas ir radušās, un lietas dalībnieku apgalvotajām tiesībām. Tāpat arī ir grūti nošķirt šo lietu pēc tā, ka Direktīvas 2001/14 interpretācijai nebūtu piemērojams viens un tas pats pamatojums, proti, ka ar to vienīgi regulatīvajai iestādei ir piešķirta kompetence lemt par maksu esamību spēkā. Visbeidzot, nošķiršanu nevar pamatot arī ar to normu hierarhiju, kurās valstu tiesām ir piešķirta kompetence lemt par maksu esamību spēkā.

60. Līdz ar to tagad pievēršos trešajam risinājuma variantam.

C. Esošā judikatūras virziena pārskatīšana

61. No spriedumiem *CTL Logistics* un *Koleje Mazowieckie* izrietošais judikatūras virziens nav jāattiecina uz izskatāmās lietas apstākļiem, un nav arī iespējams šo virzienu nošķirt no šīs lietas apstākļiem.

62. Ņemot vērā visu iepriekš izklāstīto, šķiet, ka ir jāierosina Tiesai izvēlēties trešo risinājuma variantu, kas paredz minētā judikatūras virziena pārskatīšanu ne tikai gadījumā, kad notiek atsaukšanās uz LESD 102. pantu, bet arī saskaņotības labad un atbilstoši Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punktam, neatkarīgi no tā, kāds tiesiskais pamats ir norādīts "pretendenta" – šīs tiesību normas izpratnē – prasības pamatojumā.

63. Manuprāt, nav pamata Direktīvu 2001/14 interpretēt tādējādi, ka vienīgi regulatīvajai iestādei ir kompetence novērtēt maksu esamību spēkā. Tas tādēļ, ka Savienības tiesību normās ir iekļauti mehānismi, ar kuriem ir paredzēts novērst atšķirību rašanās risku (1), un tādēļ, ka šāda ekskluzīva kompetence, šķiet, neizriet no Direktīvā 2001/14 paredzētās sistēmas (2).

1. Atšķirību rašanās riska novēršana

64. Galvenais Tiesas sniegtais pamatojums lietā *CTL Logistics*, kas pārņemts arī lietā *Koleje Mazowieckie*, ir atšķirīgu dzelzceļa maksu interpretāciju rašanās risks, kas izrietētu no dažādiem valstu civillietu tiesu nolēmumiem. Iespējamās atšķirības ir atzītas par nesaderīgām ar Direktīvas 2001/14 mērķi un regulatīvās iestādes izveidošanas jēgu.

65. Atsevišķos valsts nolēmumos, uz kuriem iesniedzējtiesa atsaucas, šis arguments ir pārņemts, arī šī tiesa tam piekrīt, un *DB Station & Service* to ir pārņēmusi savos Tiesai iesniegtajos apsvērumos. Visi šo argumentāciju ir pieņēmuši un attiecinājuši uz situācijām, kad nolēmumi jāpieņem, pamatojoties uz LESD 102. pantu.

66. Vai šis atšķirību rašanās risks tiešām ir tik ievērojams un vai tas atšķiras situācijās, kad tiesas kompetences pamatā ir *BGB* 315. pants, dalībvalsts atbildība vai LESD 102. pants?

67. Tā kā nav iespējams pilnīgi izslēgt šādu atšķirību rašanos konkrētu normu interpretēšanā un piemērošanā konkrētos lietas apstākļos, ir būtiski paturēt prātā, ka eventuālā atšķirību rašanās ietilpst tādas reģionālās integrācijas procesā kā Eiropas Savienības integrācija.

68. Tātad runa nav par to, vai šādas atšķirības var rasties, bet par to, vai pastāv noteikumi par pārbaudēm vai koordinēšanu, kuri dod iespēju novērst, ka šādas eventuālas atšķirības turpina pastāvēt un pieaugt.

69. Šajā sakarā Līgumos ir paredzēts valstu tiesu pienākums piemērot Savienības tiesību normas apvienojumā ar LESD 267. pantā nostiprināto prejudiciālo nolēmumu, lai nodrošinātu Savienības tiesību normu nepieciešamo vienveidību. Šī lieta un iepriekš – spriedumi *CTL Logistics* un *Koleje Mazowieckie* lieliski atspoguļo LESD 267. panta mehānisma iedarbīgumu, jo šajās lietās tika iesniegti lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu.

70. Tādēļ risks, ka civillietu tiesu iesaistīšana eventuāli izraisītu atšķirības, man šķiet pārspīlēts. Proti, šīm tiesām ir jāpiemēro visas Savienību tiesību normas, tostarp Direktīva 2001/14.

71. Turklāt, piemērojot valstu tiesību normas, pat tādās tiesību nozarēs kā civiltiesības, šīs tiesību normas nav autonomas. Tātad valstu tiesām, pat civillietu tiesām, ir jāpiemēro tāda valsts tiesiskā regulējuma interpretācija, kas atbilst Savienības tiesību prasībām.

72. Lai tā būtu lemšana par maksu taisnīgumu [34] vai par Direktīvas 2001/14 kļūdainu transponēšanu, ļaujot līgumiski noteikt maksu tādā līmenī, kas neatbilst šai direktīvai, vai arī par dominējoša stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, nosakot pārmērīgas maksas, šīs tiesas nevar izvairīties no minētās direktīvas piemērošanas. Maksu noteikšanu regulējošos principus, kas izklāstīti šīs pašas direktīvas II nodaļā, nevar apiet nevienā no procedūrām, kurās valstu tiesas (civillietu vai citām) tiek lūgtas lemt par maksu esamību spēkā [35]. Ja pastāv šaubas par šo principu interpretāciju, atbildīgā tiesa var, vai pēdējā instancē tai ir pienākums, vērsties Tiesā.

73. Līdz ar to Savienības tiesību aktos ir iekļauti mehānismi, ar kuru palīdzību ir iespējams izvairīties no atšķirībām attiecīgā tiesiskā regulējuma interpretācijā, pat ja to vienlaikus piemēro valstu tiesas un ar šo tiesisko regulējumu izveidotā regulatīvā iestāde.

2. Paralēlu kompetenču pastāvēšana

74. Attiecībā uz vispārējā un nozaru tiesiskā regulējuma piemērošanu konkurences jomā ir jāatgādina, ka Direktīvas 91/440/EEK [36] 10. panta 7. punkta konsolidētajā redakcijā, kas izriet no Direktīvas 2001/12/EK [37], ir noteikts, ka, "neierobežojot Kopienas un dalībvalstu noteikumus, kas attiecas uz konkurences politiku un iestādēm, kuras atbild par šo jomu, regulatīvā iestāde, kas izveidota, ievērojot [Direktīvas 2001/14] 30. pantu, *vai jebkura cita iestāde, kurai ir tādas pašas pakāpes neatkarība*, novēro konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, to skaitā dzelzceļa kravas pārvadājumu tirgū" [38].

[34] Šajā sakarā skat. ģenerāladvokāta P. Mengoci [*P. Mengozzi*] secinājumus lietā *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2016:901 39.–41. punkts).

[35] Saistībā ar to, kā vispārējo konkurences noteikumu piemērošanā tiek ņemts vērā nozares tiesiskais regulējums, skat. arī spriedumus, 2010. gada 14. oktobris, *Deutsche Telekom*/Komisija (C-280/08 P, EU:C:2010:603, 224. punkts), un 2021. gada 25. marts, *Deutsche Telekom*/Komisija (C-152/19 P, EU:C:2021:238, 57. punkts).

[36] Padomes Direktīva (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV 1991, L 237, 25. lpp.).

[37] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2001. gada 26. februāris), ar ko groza Direktīvu 91/440 (OV 2001, L 75, 1. lpp.).

[38] Mans izcēlums.

75. Līdzīgs kompetences jomu sadalījums ir ietverts Direktīvas 2012/34/ES 56. panta 2. punktā [39], kurā ir precizēts, ka, "neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras attiecībā uz konkurences nodrošināšanu dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos".

76. Tātad ne tikai šai regulatīvajai iestādei, bet arī visām "iestādēm, kuras atbild par šo jomu", piemēram, valstu konkurences iestādēm, kā arī valstu tiesām, ir kompetence piemērot noteikumus konkurences jomā šajā nozarē. Šāda iestāžu kompetence pati par sevi neskar Regulas Nr. 1/2003 11. panta 6. punktā minēto Komisijas kompetenci izskatīt lietu minēto iestāžu vietā.

77. Tas, ka pastāv šāds kompetences jomu sadalījums starp nozares regulējuma piemērošanu un vispārīgā konkurences regulējuma piemērošanu, vairākkārt ir atgādināts attiecībā uz telesakaru [40] vai gaisa satiksmes [41] nozarēm, un, šķiet, tas tiek pieļauts arī pasta pakalpojumu nozarē [42].

78. Tātad regulatīvajai iestādei Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punkta izpratnē, manuprāt, ir paralēla [43], nevis ekskluzīva kompetence piemērot dzelzceļa nozares regulējuma normas vai vispārīgā konkurences regulējuma normas, tostarp normas par to, kā nosakāma maksa.

79. Tādēļ ir kļūdaini apgalvot, kā teikts sprieduma *CTL Logistics* 84. punktā, ka civillietu tiesas, kurās tiek izskatīta prasība par maksu atlīdzināšanu, nevar piemērot dzelzceļa nozares regulējumu vai citas normas bez "iejauk[šanās] [dzelzceļa] regulatīvās iestādes pilnvarās" [44].

80. Konkurences jomā regulatīvās iestādes un dalībvalstu tiesu paralēlā un papildinošā kompetence ir noteikta Regulas Nr. 1/2003 6. pantā, kurā ir tieši paredzēts, ka valstu tiesām ir tiesības piemērot EKL 81. un 82. pantu (tagad – LESD 101. un 102. pants). Šajā ziņā Direktīvas 2014/104/ES [45] pieņemšanas pamatā ir līdzīga pieeja Eiropas konkurences tiesību iedarbīgai un decentralizētai piemērošanai, kā tas arī notiek valstu tiesās.

81. Visbeidzot, un ne mazāk svarīgi, pašā Direktīvas 2001/14 tekstā nekas neliecina par Eiropas likumdevēja nodomu dzelzceļa regulatīvajai iestādei piešķirt ekskluzīvu kompetenci saistībā ar maksu noteikšanas lēmumu esamību spēkā.

[39] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.).

[40] Spriedumi, 2014. gada 10. jūlijs, *Telefónica* un *Telefónica de España*/Komisija (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), kā arī 2018. gada 25. jūlijs, *Orange Polska*/Komisija (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] Spriedumi, 1986. gada 30. aprīlis, *Asjes* u.c. (no 209/84 līdz 213/84, EU:C:1986:188), kā arī 2021. gada 11. novembris, *Stichting Cartel Compensation* un *Equilib Netherlands* (C-819/19, EU:C:2021:904, 45. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

[42] Komisijas Paziņojums par konkurences noteikumu piemērošanu pasta pakalpojumu nozarē un par dažu ar pasta pakalpojumiem saistītu valsts pasākumu novērtējumu (OV 1998, C 39, 2. lpp., 6. un nākamie punkti).

[43] Skat. Idot, L., "Règles de concurrence et régulations sectorielles", van Damme, J., un van der Mensbrugghe, F., *La régulation des services publics en Europe*, *ASPE Europe*, Parīze, 2000, 377.–415. lpp.

[44] Turklāt nevar uzskatīt, ka valsts tiesa, piemērodama vispārīgā konkurences regulējuma vai nozares regulējuma normas, iejauktos regulatīvās iestādes kompetencē un rīcības brīvībā, kas paliek neskartas. Ar šīm normām, tās skatot kopumā, netiek arī skarta šīs iestādes neatkarība, kāda tā ir paredzēta Direktīvas 2001/14 30. pantā, jo šāda kompetence tieši izriet no šā tiesiskā pamata. Tas pats attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību, kas garantēta šīs direktīvas 4. pantā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 3. oktobris, Komisija/Itālija (C-369/11, EU:C:2013:636, 43. punkts un tajā minētā judikatūra)).

[45] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (2014. gada 26. novembris) par atsevišķiem noteikumiem, kuri valstu tiesībās reglamentē zaudējumu atlīdzināšanas prasības par dalībvalstu un Eiropas Savienības konkurences tiesību pārkāpumiem (OV 2014, L 349, 1. lpp.).

82. Direktīvas 2001/14 30. panta 2. punktā ir paredzēts, ka "pretendentam *ir tiesības* iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai pretendents ir cietis jebkādā citā veidā"[46]. Šis formulējums vienkārši nozīmē iespēju vērsties regulatīvajā iestādē[47].

83. Salīdzinot ar citām nozarēm, arī jānorāda, ka sakaru nozarē Direktīvas 2018/1972 69. apsvērumā ir precizēts, ka strīdu gadījumā ir arī "iespēja" vērsties pie nozares iestādes.

84. No šīs pārbaudes izriet, ka dzelzceļa nozares regulatīvajai iestādei, kas paredzēta Direktīvā 2001/14 un pēc tam Direktīvā 2012/34, nav ekskluzīvas kompetences lemt par dzelzceļa maksu esamību spēkā.

D. Vai valsts tiesai ir jāgaida regulatīvās iestādes galīgais lēmums?

85. Iesniedzējtiesa arī jautāja, vai gadījumā, kad neatkarīgi no regulatīvās iestādes valsts tiesai ir kompetence izskatīt strīdu, pamatojoties uz LESD 102. pantu, tai tomēr ir pienākums sagaidīt regulatīvās iestādes galīgo lēmumu.

86. Neraugoties uz iepriekš sniegtajiem atbildes elementiem un nenonākot tiem pretrunā, *varētu paredzēt*, ka valsts tiesā iesniegtas lietas izskatīšana tiek apturēta, ja tai ir informācija par paralēlu procedūru regulatīvajā iestādē, proti, tāpēc, lai saglabātu šīs iestādes lietderīgumu[48].

87. Tomēr tādos apstākļos kā pamatlietā aplūkotie ir skaidrs, ka procedūra regulatīvajā iestādē jau ir ilgusi daudzus gadus[49]. Turklāt ir iespējams, uz ko iesniedzējtiesa, šķiet, norāda, ka šī procedūra vai tiesību aizsardzības līdzekļu izmantošana pret iespējamo lēmumu tās iznākumā tuvākajā laikā netiks pabeigta.

88. Šādos apstākļos valsts tiesai, kurā tieši iesniegta prasība par rīcības atzīšanu par ļaunprātīgu, ir jānoskaidro, vai apturēšana liedz nodrošināt pieteicējam saprātīgu termiņu, tiesības uz sava strīda risinājumu, kā arī tiesības uz zaudējumu atlīdzināšanu[50].

89. Šādā gadījumā, lai izvairītos no sprieduma pasludināšanas saprātīga termiņa pārsniegšanas, tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību tiesā var nepieļaut tiesvedības apturēšanu, gaidot regulatīvās iestādes eventuālo galīgo lēmumu, un to, ka tiktu apturēta pieejamo tiesību aizsardzības līdzekļu izmantošana.

46 Mans izcēlums.

47 Spāņu un vācu valodas redakcijās arī tiek izmantots tāds pats darbības vārds "varēt". Angļu, horvātu un itāļu valodu redakcijās tiek apstiprināta tiesību esamība. Lai gan dažādās valodu redakcijās, uz kurām nupat norādīju, vienā vai citā veidā ir noteikta iespēja vai tiesības, tomēr neviena neliecina par obligātu vai ekskluzīvu kompetenci. Tādējādi dažādās valodu redakcijas apstiprina atziņu, ka Direktīvā 2001/14 ar tās 30. pantu izveidotajai regulatīvajai iestādei tiek piešķirta izvēles kompetence strīdu atrisināšanai. Šāda izpratne par regulatīvās iestādes kompetenci strīdu atrisināšanā ir rodama Direktīvā 2012/34, kas pa to laiku bija aizstājusi Direktīvu 2001/14, jo Direktīvas 2012/34 56. panta 1. punkts, kas atbilst iepriekšējam Direktīvas 2001/14 30. pantam, ir formulēts tāpat kā norma, kas bija pirms tā.

48 Pēc analoģijas skat. Regulas Nr. 1/2003 16. pantu.

49 Skat. šo secinājumu 7.–11. punktu.

50 Skat. šo secinājumu 20. zemsvītras piezīmē minētās atsauces.

90. Līdz ar to uzskatu, ka Savienības tiesību normas neietver pienākumu valsts tiesai, kurā tiek izskatīta prasība, kas iesniegta, pamatojoties uz LESD 102. pantu, sagaidīt regulatīvās iestādes lēmumu. Vienlaikus, šī tiesa var nolemt apturēt lietas izskatīšanu, lai šādu lēmumu sagaidītu, ja šāda rīcība neaizskar lietas dalībnieku tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību tiesā.

IV. Secinājumi

91. Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Kammergericht Berlin* (Berlīnes Augstākā tiesa, Vācija) uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem atbildēt šādi:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju ir jāinterpretē tādējādi, ka tā pieļauj, ka neatkarīgi no regulatīvās iestādes īstenotās uzraudzības civillietu tiesām ir kompetence uz LESD 102. panta pamata izskatīt dzelzceļa uzņēmuma celtu prasību par šādas maksas nepamatoti iekasētās daļas atmaksāšanu.

2) Savienības tiesību normās nav noteikts pienākums dalībvalsts tiesai, kura izskata prasību, ko dzelzceļa transporta uzņēmums, pamatojoties uz LESD 102. pantu, cēlis, lai pārbaudītu samaksāto maksu apmēra atbilstīgumu, gaidīt ar Direktīvas 2001/14 30. pantu izveidotās regulatīvās iestādes lēmumu vai, ja šis lēmums tiktu pārsūdzēts tiesā, galīgo tiesas nolēmumu. Ja vien tiek ievērotas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību tiesā, [minētās tiesību normas] tomēr neliedz šai valsts tiesai lemt par minētā lēmuma sagaidīšanu.