Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNE PRAVOBRANILKE
TAMARE ĆAPETA,
predstavljeni 7. aprila 2022 [1]

Zadeva C-721/20

DB Station & Service AG
proti
ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Kammergericht Berlin (višje deželno sodišče v Berlinu, Nemčija))

„Predhodno odločanje – Železniški promet – Člen 102 PDEU – Zloraba prevladujočega položaja – Direktiva 2001/14/ES – Člen 30 – Železniški regulatorni organ – Preverjanje uporabnin glede na konkurenčno pravo – Povezava pristojnosti civilnih sodišč s pristojnostmi regulatornega organa“

I. Uvod

1. Ta zadeva se nanaša na neskladje med, na eni strani, izidom smeri sodne prakse, ki izhaja iz sodbe z dne 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834; v nadaljevanju: sodba CTL Logistics), potrjene s sodbo z dne 8. julija 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553; v nadaljevanju: sodba Koleje Mazowieckie), ki potrjuje, da je treba, preden se vloži kakršna koli tožba, železniške uporabnine izpodbijati pri regulatornem organu, ustanovljenem s členom 30 Direktive 2001/14/ES, [2] in, na drugi strani, doktrino neposrednega učinka člena 102 PDEU, [3] v skladu s katero so nacionalna sodišča pristojna, da neposredno preučijo ravnanje upravljavca infrastrukture pri določitvi teh uporabnin, ki morebiti pomeni zlorabo v smislu te določbe.

2. Natančneje, Kammergericht Berlin (višje deželno sodišče v Berlinu, Nemčija) v bistvu sprašuje, ali, in če je odgovor pritrdilen, pod katerimi pogoji lahko civilna sodišča preverijo znesek uporabnin za dostop do železniške infrastrukture z vidika člena 102 PDEU.

[1] Jezik izvirnika: francoščina.

[2] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 404).

[3] Sodbi z dne 30. januarja 1974, BRT in Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6, točke od 14 do 16), in z dne 28. marca 2019, Cogeco Communications (C-637/17, EU:C:2019:263, točka 38).

3. Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (v nadaljevanju: ODEG), nemško železniško družbo, in družbo DB Station & Service AG, ki upravlja približno 5400 železniških in prometnih postaj v Nemčiji, v zvezi z vračilom uporabnin, ki jih je prvonavedena družba plačala za uporabo železniških in prometnih postaj,[4] ki jih upravlja drugonavedena družba, za obdobje med novembrom 2006 in decembrom 2010.

II. Spor o glavni stvari, postopek pred Sodiščem in vprašanji za predhodno odločanje

4. DB Station & Service, ki je hčerinska družba družbe Deutsche Bahn AG (prvotni subjekt v železniškem sektorju v Nemčiji), upravlja železniške in prometne postaje v tej državi članici. Pogoji za uporabo teh objektov so določeni v okvirnih pogodbah, ki jih sklene s prevozniki v železniškem prometu. Vsaka konkretna uporaba navedenih objektov je nato urejena z ločeno pogodbo. Znesek uporabnin je določen glede na cenik za uporabo postaj, ki ga družba DB Station & Service določi za posamezno kategorijo in deželo.

5. Družba ODEG je prevoznik v železniškem prometu, ki infrastrukturo družbe DB Station & Service uporablja v okviru svoje dejavnosti železniškega prevoza potnikov na kratke razdalje.[5] Ti podjetji sta za to sklenili okvirni sporazum.

6. Družba DB Station & Service je 1. januarja 2005 uvedla nov cenik s kratico „SPS 05“. Za družbo ODEG je ta cenik pomenil, da so se zvišale uporabnine za infrastrukturo, ki jih je plačala s pridržkom, ker se s tem zvišanjem ni strinjala.

7. Bundesnetzagentur (zvezna agencija za omrežja, Nemčija) je kot pristojni regulatorni organ z odločbo z dne 10. decembra 2009 SPS 05 razglasila za neveljaven, vendar je njegove učinke ohranila do 1. maja 2010, da bi omogočila uporabo novega cenika od tega datuma. V tej odločbi je ta agencija pritožnike pozvala, naj vložijo tožbe pri civilnih sodiščih, da bi dobili vračilo že plačanih presežnih zneskov.[6]

8. Družba DB Station & Service je navedeno odločbo izpodbijala. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (višje upravno sodišče zvezne dežele Severno Porenje - Vestfalija, Nemčija) je 23. marca 2010 priznalo odložilni učinek te tožbe. Ob vložitvi predloga za sprejetje predhodne odločbe v tej zadevi to sodišče še ni vsebinsko odločilo v sporu.

9. Družba ODEG je z več tožbami, vloženimi pri Landgericht Berlin (deželno sodišče v Berlinu, Nemčija), zahtevala vračilo zneska uporabnin, plačanih med novembrom 2006 in decembrom 2010, ker ta znesek presega znesek, ki bi ga morala plačati na podlagi prej veljavnega cenika, to je SPS 99. Landgericht Berlin (deželno sodišče v Berlinu) je tem tožbam ugodilo zaradi pravičnosti na podlagi člena 315 Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik, v nadaljevanju: BGB),[7]

[4] Priloga II, točka 2, k Direktivi 2001/14 vključuje dostop po tirih do objektov, potrebnih za opravljanje prevoznih storitev, in zagotavljanje storitev, ki obsegata med drugim potniške postaje, njihove objekte in druge naprave.

[5] Iz vseh informacij, ki jih ima Sodišče na voljo, je razvidno, da so destinacije, ki jih ponuja družba ODEG, omejene na Nemčijo. Vendar to ne ovira nujno uporabe člena 102 PDEU. V zvezi s tem glej Obvestilo Komisije – Smernice o konceptu vpliva na trgovino, ki ga vsebujeta člena 81 in 82 Pogodbe (UL 2004, C 101, str. 81).

[6] Odločba zvezne agencije za omrežja o cenah postaj DB Station & Service AG z dne 10. decembra 2009, spis št. 705-07-038, str. 22.

[7] Člen 315 BGB, naslovljen „Določitev dajatve s strani ene od strank“, v odstavkih 1 in 3 določa:
„1. Če mora dajatev določiti ena od pogodbenih strank, velja v dvomu domneva, da jo določi po pravičnem preudarku.
[…]
3. Če naj se določitev opravi po pravičnem preudarku, je za drugo stranko zavezujoča, le če je pravična. Če določitev ni pravična, se opravi s sodbo. […]“

ki sodišču omogoča, da znova vzpostavi pogodbeno ravnovesje. Družba DB Station & Service je vložila pritožbo pri Kammergericht Berlin (višje deželno sodišče v Berlinu), ki je s sklepom z dne 30. novembra 2015 združilo različne zadeve.

10. Medtem je Sodišče na podlagi predloga za sprejetje predhodne odločbe in v okviru podobnega spora pred civilnimi sodišči v sodbi CTL Logistics odločilo, da redna sodišča ne morejo opraviti preverjanja pravičnosti uporabnin za vlakovne poti neodvisno od nadzora, ki ga opravi pristojni regulatorni organ, ker je za preverjanje načinov izračuna in višine uporabnin z vidika Direktive 2001/14 pristojen izključno železniški regulatorni organ, ustanovljen s členom 30 te direktive.[8]

11. Po tej sodbi so bili pri zvezni agenciji za omrežja znova vloženi zahtevki za vračilo. Ta agencija je z odločbo z dne 11. oktobra 2019 kot nedopustne zavrgla pritožbe več prevoznikov v železniškem prometu, ki so zahtevali, naj se naknadno preveri zakonitost SPS 05 zaradi vračila presežnega zneska uporabnin, z obrazložitvijo, da so take pritožbe zdaj zastarale.[9] Zoper to odločbo je bila vložena tožba, o kateri ob vložitvi predloga za sprejetje predhodne odločbe v tej zadevi Verwaltungsgericht Köln (upravno sodišče v Kölnu, Nemčija) še ni odločilo.

12. Kammergericht Berlin (višje deželno sodišče v Berlinu) meni, da je rešitev spora, o katerem odloča, odvisna od razlage Direktive 2001/14, ki se uporablja časovno in stvarno.

13. To sodišče se zlasti sprašuje, ali se spoznanja iz sodbe CTL Logistics smiselno uporabljajo za preverjanje teh uporabnin ob upoštevanju člena 102 PDEU in nacionalnega konkurenčnega prava, ki prepoveduje zlorabe prevladujočega položaja. Po sodbi v tej zadevi se namreč spor o glavni stvari v okviru pritožbe zdaj opira na to pravno podlago.

14. Navedeno sodišče navaja, da je več nemških civilnih sodišč na to vprašanje odgovorilo pritrdilno. Menila so namreč, da načela, določena v sodbi CTL Logistics, nasprotujejo temu, da odločijo o zahtevkih za vračilo, dokler pristojni regulatorni organ ne sprejme dokončne odločbe o tem. Nasprotno pa je Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) v sodbi z dne 29. oktobra 2019, imenovani „Trassenentgelte“ (uporabnine za vlakovne poti),[10] ugotovilo, da civilna sodišča lahko uporabijo člen 102 PDEU, ne da bi bila potrebna dokončna odločba regulatornega organa.

15. Po mnenju predložitvenega sodišča obstajajo tehtni razlogi za odstopanje od stališča, ki ga zagovarja nemško vrhovno civilno sodišče.

16. Najprej, čeprav se je sodba CTL Logistics nanašala na nezdružljivost preverjanja pravičnosti, določenega v nemškem civilnem pravu, z Direktivo 2001/14, naj bi bilo njeno obrazložitev mogoče prenesti na to, kako civilna sodišča uporabljajo konkurenčno pravo. Posredovanje teh sodišč neodvisno od regulatornega organa naj bi namreč lahko ustvarilo položaj neenakosti s tem, da bi nekaterim prevoznikom v železniškem prometu omogočilo, da plačajo nižje uporabnine za infrastrukturo. Taka prednost naj bi bila v nasprotju z osrednjim ciljem Direktive 2001/14, ki je zagotoviti nediskriminatoren dostop do železniške infrastrukture in tako omogočiti pravično konkurenco. Preverjanje, ki bi ga opravila civilna sodišča, naj bi poleg tega pomenilo poseganje v izključno pristojnost regulatornega organa.

8 Sodba CTL Logistics (točki 84 in 86).

9 Odločba zvezne agencije za omrežja št. BK10-19-0011 E z dne 11. oktobra 2019.

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

17. Poleg tega, čeprav morajo nacionalna sodišča v skladu s sodno prakso Sodišča člen 102 PDEU uporabljati neposredno, naj Sodišče še ne bi odločilo o tem, ali ta obveznost velja tudi v primerih, v katerih je regulatorni organ, katerega odločbe so predmet sodnega nadzora, zadolžen za preverjanje uporabnin.

18. Nazadnje, Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je v sodbi z dne 1. septembra 2020, imenovani „Stationspreissystem II“,[11] odločilo, da člen 30(3) Direktive 2001/14 regulatornemu organu ne podeljuje pristojnosti, da odloči o že plačanih uporabninah, in še manj, da odredi njihovo vračilo. To sodišče je iz tega sklepalo, da nadzor zlorab v skladu s členom 102 PDEU ne posega v pristojnosti regulatornega organa, ker je ta nadzor omejen na dodelitev odškodnine za ravnanja podjetij v preteklosti.

19. Predložitveno sodišče vseeno meni, da je ta analiza prava Unije napačna. Na eni strani, z nobenim elementom v Direktivi 2001/14 naj ne bi bilo mogoče podpreti razlage, v skladu s katero regulatorni organ odloča samo za prihodnost. Na drugi strani, člen 102 PDEU naj bi omogočal sprejetje odločb, s katerimi se ugotovi ničnost aktov ali odredi prenehanje ravnanja. Poleg tega naj bi tudi vračilo v preteklosti prejetih uporabnin lahko povzročilo izkrivljanja konkurence in posegalo v cilje Direktive 2001/14. Po mnenju predložitvenega sodišča ti preudarki kažejo, da bi moralo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) Sodišču predložiti vprašanja za predhodno odločanje v zvezi s tem.

20. V teh okoliščinah je Kammergericht Berlin (višje deželno sodišče v Berlinu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je združljivo z Direktivo [2001/14], zlasti njenimi določbami o neodvisnosti upravljanja upravljavca infrastrukture (člen 4), načelih za določanje uporabnin (členi od 7 do 12) in nalogah regulatornega organa (člen 30), če nacionalna civilna sodišča za vsak primer posebej in neodvisno od nadzora regulatornega organa preverjajo višino zaračunanih uporabnin na podlagi meril člena 102 PDEU in/ali nacionalne konkurenčne zakonodaje?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali je preverjanje zlorabe, ki ga opravljajo nacionalna civilna sodišča na podlagi meril člena 102 PDEU in/ali nacionalne konkurenčne zakonodaje, dopustno in potrebno tudi, če lahko prevozniki v železniškem prometu preverjanje primernosti plačanih uporabnin zahtevajo od pristojnega regulatornega organa? Ali morajo nacionalna civilna sodišča počakati na ustrezno odločitev regulatornega organa in, če se ta izpodbija pred sodiščem, po potrebi na njeno dokončnost?“

21. Pisna stališča so predložile družbi DB Station & Service in ODEG ter Evropska komisija.

III. Analiza

22. Predložitveno sodišče z vprašanjema, ki ju bom analizirala skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba Direktivo 2001/14 razlagati tako, da so neodvisno od nadzora, ki ga opravi regulatorni organ, civilna sodišča pristojna, da na podlagi člena 102 PDEU odločajo o zahtevkih, ki jih prevoznik v železniškem prometu vloži za vračilo neupravičeno plačanega presežnega zneska uporabnin.

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

23. Glavni razlog, iz katerega predložitveno sodišče dvomi o svoji pristojnosti v postopku v glavni stvari, je razlaga, ki jo je Sodišče podalo v zadevi CTL Logistics in je bila potrjena v zadevi Koleje Mazowieckie (v nadaljevanju: smer sodne prakse) ter v skladu s katero Direktiva 2001/14 podeljuje regulatornemu organu izključno pristojnost v zvezi z uporabninami, ki jih določi upravljavec železniškega omrežja, s čimer torej nacionalnim civilnim sodiščem preprečuje, da odločijo o zakonitosti teh uporabnin.

24. Na vprašanje, ki se postavlja v tej zadevi, je mogoče odgovoriti na več načinov. Prva možnost je, da se za vprašanje pristojnosti nacionalnih sodišč za odločanje o zahtevkih, vloženih na podlagi člena 102 PDEU, uporabi smer sodne prakse. Na tej podlagi bi se sklepalo, da ta nacionalna sodišča ne morejo odločiti o veljavnosti železniških uporabnin, saj bi to pomenilo poseganje v izključno pristojnost regulatornega organa. Kot bom pojasnila (razdelek A), ne verjamem, da je taka rešitev v skladu s sodno prakso v zvezi s pristojnostjo sodišč, ki izhaja iz neposrednega učinka člena 102 PDEU.

25. Po drugi možnosti se šteje, da imajo nacionalna sodišča, ki odločajo na podlagi člena 102 PDEU, neodvisno pristojnost za odločanje o uporabnini. Da bi prišli do te ugotovitve, bi bilo treba razlikovati med položajem v obravnavani zadevi in položajema, ki sta obstajala v zadevah CTL Logistics in Koleje Mazowieckie. Kot bom pojasnila, menim, da tako razlikovanje ni razumno mogoče (razdelek B). Zato bom Sodišču predlagala, naj znova pretehta to smer sodne prakse (razdelek C). Nazadnje bom obravnavala drugi del vprašanj predložitvenega sodišča (razdelek D).

A. Prenos obstoječe smeri sodne prakse v primeru sklicevanja na člen 102 PDEU

26. Sodišče je v zadevni smeri sodne prakse štelo, da ima regulatorni organ, ustanovljen na podlagi člena 30 Direktive 2001/14, izključno pristojnost za odločanje o uporabninah, ki jih določi upravljavec infrastrukture. Zato je sklenilo, da bi nacionalno sodišče s tem, da bi neposredno uporabilo železniško zakonodajo o uporabninah, poseglo v izključno pristojnost tega regulatornega organa.[12]

27. Prenos razlage, ki izhaja iz te smeri sodne prakse, v primeru sklicevanja na člen 102 PDEU vodi k sklepu, da civilno sodišče, ki odloča na podlagi tega člena, ne more odločati niti o veljavnosti uporabnin, ki jih je določil upravljavec infrastrukture. Zdi se, da se družba DB Station & Service strinja s to rešitvijo.

28. Vprašanje, ali je upravljavec omrežja uporabnino dejansko določil v nasprotju s pravili, ki urejajo te uporabnine, določenimi v poglavju II Direktive 2001/14, je nujna faza pri odločanju o nadomestilu za uporabnine, ki so bile (domnevno) plačane neupravičeno. Zdi se, da je to, da se nacionalnemu sodišču, ki odloča o odškodninskem zahtevku, naloži obveznost, da prosi, naj del njegovega razlogovanja reši drug organ, v nasprotju z ustaljeno sodno prakso v zvezi z neposrednim učinkom člena 102 PDEU.[13] V skladu s to sodno prakso, ki jo je zakonodajalec povzel v členu 6 Uredbe (ES) št. 1/2003,[14] so nacionalna sodišča pooblaščena za uporabo členov 81 in 82 ES (postala člena 101 in 102 PDEU) neodvisno od Komisije in nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, ter vzporedno z njimi.

[12] Glej v tem smislu sodbi CTL Logistics (točki 84 in 86) in Koleje Mazowieckie (točki 53 in 54).

[13] Glej opombo 3 teh sklepnih predlogov.

[14] Uredba Sveta z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 81 in 82 [ES] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205).

29. Mogoče bi bilo predvideti sistem, v katerem bi bil neodvisen regulatorni organ pooblaščen za reševanje sporov med upravljavcem omrežja in prevozniki v železniškem prometu v zvezi z uporabninami in za omogočanje učinkovitih pravnih sredstev.[15] V takem primeru naložitev postopkovne obveznosti, da se spor poskuša rešiti pred takim regulatornim organom, preden se ga predloži sodišču, po mojem mnenju ne bi bila nujno v nasprotju s pojmom neposrednega učinka člena 102 PDEU. Take rešitve obstajajo na številnih področjih pravnih sistemov držav članic in pravnega sistema Unije.[16]

30. Vendar je v večini teh primerov organ, ki mu mora prosilec predložiti zadevo, preden vloži tožbo pri sodišču, pooblaščen, da temu prosilcu podeli pravico, ki jo zahteva.

31. Zdi se, da to ne velja za obravnavano zadevo.

32. Regulatorni organ ima omejeno pristojnost za nadzor, ki ne sega do splošne pristojnosti za reševanje sporov.[17] Vsekakor se zdi, da ta organ ne more odločati o finančnih zahtevkih, kot so zahtevki za odškodnino.[18]

33. To je prvi razlog, iz katerega menim, da prenos smeri sodne prakse ni v skladu z neposrednim učinkom člena 102 PDEU.

34. Drugi razlog, iz katerega ni zaželeno, da je sodni nadzor na podlagi člena 102 PDEU odvisen od predhodne končne odločbe regulatornega organa (kar vključuje tudi organe za sodni nadzor te odločbe), je, da bi to v okoliščinah, kot so te v obravnavani zadevi, povzročilo kršitev pravice do učinkovitega sodnega varstva.

35. Drži, da člen 30(5) Direktive 2001/14 določa, da „[r]egulatorni organ odloči o vsaki pritožbi in sprejme ukrepe za ureditev razmer *najpozneje v dveh mesecih* po prejemu vseh informacij“.[19] Vendar je treba ugotoviti, da je bil ta rok močno presežen in da postopki, začeti pred več kot desetimi leti, še vedno niso končani.

36. Razumem nujnost ohranjanja polnega učinka vloge regulatorja, ki jo ima regulatorni organ. Vendar so zahteve, ki izhajajo iz učinkovitega sodnega varstva v razumnem roku,[20] prav tako nujne in v okoliščinah, kot so te v postopku v glavni stvari, zahtevajo vzporedno priznavanje[21] pristojnosti nacionalnih sodišč.

[15] V sektorjih električne energije ali telekomunikacij zadevni instrumenti določajo, da so nacionalni regulativni organi odgovorni za zagotavljanje reševanja sporov med podjetji (glej člen 5(1)(b) Direktive (EU) 2018/1972 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o Evropskem zakoniku o elektronskih komunikacijah (UL 2018, L 321, str. 36) in člen 59(3)(e), (5)(b) in (6)(c) Direktive (EU) 2019/944 Evropskega parlamenta in Sveta z dne z dne 5. junija 2019 o skupnih pravilih notranjega trga električne energije in spremembi Direktive 2012/27/EU (UL 2019, L 158, str. 125)).

[16] Tako je v členu 91(2) Kadrovskih predpisov za uradnike Evropske unije, v skladu s katerim je tožba pri pristojnih sodiščih Unije dopustna le, če je bila pred tem vložena pritožba pri organu za imenovanja. Glej v zvezi s tem moje sklepne predloge v zadevi Komisija/Missir Mamachi di Lusignano (C-54/20 P, EU:C:2021:1025).

[17] Pooblastila regulatornega organa so urejena v členu 30 Direktive 2001/14.

[18] Glej odločbo, navedeno v opombi 6 teh sklepnih predlogov. Tako se zdi, da si regulatorni organ tako predstavlja svoje pristojnosti, ker ni sporno, da je ta organ prevoznike v železniškem prometu pozval, naj v zvezi s finančnim delom svojih zahtevkov vložijo tožbe pri civilnih sodiščih.

[19] Moj poudarek.

[20] Glej v tem smislu sodbo z dne 10. februarja 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Zastaralni rok) (C-219/20, EU:C:2022:89, točka 45 in navedena sodna praksa).

[21] S takim vzporednim priznavanjem je mogoče tudi preprečiti, da je, nasprotno, sodni nadzor edino pravno sredstvo.

37. Ob upoštevanju vseh teh preudarkov menim, da razlaga Direktive 2001/14, ki izhaja iz sodb CTL Logistics in Koleje Mazowieckie, ne sme biti prenesena na okoliščine spora o glavni stvari in da ni zaželeno, da se ta razlaga razširi.

B. Razlikovanje med obstoječo smerjo sodne prakse in sodno prakso, v kateri je bil potrjen neposredni učinek člena 102 PDEU

38. V skladu z drugo rešitvijo je treba Direktivo 2001/14 razlagati tako, da ne preprečuje odločitve nacionalnega sodišča, ki odloča na podlagi člena 102 PDEU, o veljavnosti ali neveljavnosti železniških uporabnin.

39. Zdi se, da se družba ODEG in Komisija strinjata s tem stališčem.

40. Vendar je treba pri tej rešitvi razlikovati med to zadevo in okoliščinami v zadevah CTL Logistics in Koleje Mazowieckie.

41. Če se namreč zdi, da je nova zadeva glede na pravno upoštevno dejansko stanje v bistvu podobna zadevi, v kateri je bilo pravilo oblikovano, je to pravilo načeloma treba uporabiti za to novo zadevo. Če pa se je treba vseeno izogniti uporabi navedenega pravila, je treba najti razliko, ki bi utemeljevala razlikovanje med prvo in drugo zadevo.[22]

42. V obravnavani zadevi je prevoznik v železniškem prometu (ODEG) v okviru sodnega postopka zahteval odškodnino za uporabnine, ki jih je plačal upravljavcu omrežja, vendar je zanje menil, da mu jih ni treba plačati, ker so bile te uporabnine naložene v nasprotju s pravom, ki se je uporabljalo. Družba ODEG je na prvi stopnji zahtevala vračilo razlike med staro in novo dajatvijo, ki jo je štela za neveljavno.[23] Podlaga te tožbe – člen 315 BGB – je bila v pritožbenem postopku (po sodbi CTL Logistics in spremembah nemške zakonodaje)[24] nadomeščena s členom 102 PDEU in zahtevek je zdaj odškodninski zahtevek (namesto zahtevka za vračilo). Medtem ko je vse drugo ostalo enako, se *bistvo* zahtevka, ki ga je vložila tožeča stranka v postopku v glavni stvari, to je vračilo tega presežnega zneska, med postopkom na prvi stopnji in pritožbo ni spremenilo. Spremenila se je samo določba, navedena v podporo temu zahtevku, saj je bil člen 315 BGB medtem nadomeščen s členom 102 PDEU.

43. Tudi zahtevek, ki ga je vložila tožeča stranka v zadevi CTL Logistics, je temeljil na členu 315 BGB in se nanašal na vračilo razlike med staro in novo uporabnino (iz leta 2005), ker se je zadnjenavedena štela za nepravično. V zadevi Koleje Mazowieckie je šlo za enake vrste zahtevek. Tožeča stranka je zahtevala odškodnino tako od države kot od upravljavca omrežja, ker sta dovolila naložitev cene, ki je bila domnevno v nasprotju z načeli iz Direktive 2001/14. Ta zahtevek je temeljil na odgovornosti države za škodo, nastalo zaradi kršitve obveznosti, ki jih ima na podlagi prava Unije vse od zadev Francovich in drugi[25] ter Brasserie du pêcheur in Factortame[26]. Poljska zakonodaja, ki se je uporabljala v zadevi Koleje Mazowieckie, je poleg tega določala strožjo odgovornost kot ustrezen evropski koncept.

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

[23] Spomniti je treba, da je regulatorni organ odločil, da je cenik 2005 v nasprotju z zahtevami Direktive 2001/14. Vendar je družba DB Station & Service izpodbijala to odločitev in končna sodna odločba še vedno ni izdana. V zvezi s tem glej točko 8 teh sklepnih predlogov.

[24] Glej v zvezi s tem točko 13 teh sklepnih predlogov.

[25] Sodba z dne 19. novembra 1991 (C-6/90 in C-9/90, EU:C:1991:428).

[26] Sodba z dne 5. marca 1996 (C-46/93 in C-48/93, EU:C:1996:79).

44. V vseh treh primerih so nacionalna sodišča ne glede na pravno podlago tožbe odločala o zahtevkih za vračilo ali odškodninskih zahtevkih, na podlagi katerih je bilo treba odločiti o veljavnosti uporabnin, določenih v pogodbi za uporabo železniškega omrežja.

45. Poleg tega se je ne glede na način, kako so se uporabnine izpodbijale, uporabljala zakonodaja o konkurenci v železniškem sektorju.

46. Iz teh razlogov menim, da se spor o glavni stvari ne razlikuje od okoliščin, ki so bile upoštevne za razlago Direktive 2001/14 v smeri sodne prakse. Saj se ne glede na to, na katerem koncu se je treba lotiti težave, vse tri zadeve nanašajo na zahtevek v zvezi s finančnim nadomestilom za neupravičeno preplačani znesek uporabnin. Poleg tega je bila v vseh zadevnih primerih utemeljenost tega zahtevka odvisna od vprašanja, ali je bila uporabnina naložena v skladu z Direktivo 2001/14 ali ne.

47. Kateri drugi dejavniki bi glede na podobnost upoštevnih okoliščin lahko utemeljevali razločevanje obravnavane zadeve, da bi se ohranila prejšnja smer sodne prakse?

48. Sodba CTL Logistics bi bila lahko utemeljena s posebnimi razlogi te zadeve. Nacionalno sodišče je na podlagi člena 315 BGB imelo pooblastilo, da odloči po pravičnem preudarku in sámo ugotovi pravičnost uporabnine.

49. Sodišče je v tej sodbi pojasnilo, da ta nacionalna določba s tem, da vztraja pri izključno gospodarski realnosti posamične pogodbe, ne upošteva dejstva, da lahko samo uporabnine, določene na podlagi enotnih meril, zagotovijo cenovno politiko, zahtevano v Direktivi 2001/14.[27] Zato bi se lahko trdilo, da je ta posebni postopek, predviden v nacionalnem pravu, ogrožal polni učinek te direktive s tem, da je nacionalnim sodiščem podeljeval pooblastilo za odločanje, kakšni bi bili pravični zneski uporabnin v posameznih primerih. Tako pooblastilo bi se lahko štelo za nezdružljivo[28] s sistemom določanja uporabnin za uporabo železniškega omrežja, ki je določeno v navedeni direktivi in pod nadzorom regulatornega organa.

50. Vendar je nemški zakonodajalec ta morebiti prevelika pooblastila nacionalnih sodišč na podlagi člena 315 BGB glede na pooblastila, ki jih ima regulatorni organ na podlagi Direktive 2001/14, odpravil, ko je izključil uporabo člena 315 BGB za sporazume med upravljavcem omrežja in gospodarskimi subjekti v železniškem sektorju.[29]

51. Čeprav je bila zato zadeva CTL Logistics omejena na poseben položaj nacionalnih sodišč, ki odločajo po pravičnem preudarku in so pooblaščena za določitev pravične uporabnine v posebnih primerih, bi to lahko omogočilo, da se okoliščine zadeve CTL Logistics razlikujejo od okoliščin te zadeve.

[27] Sodba CTL Logistics (točka 74). Vendar me ta trditev ne prepriča, ker civilno sodišče, ki odloča o primernosti cene, ne bi moglo kršiti načela določitve stroškov, določenega v Direktivi 2001/14. Glej v tem smislu sklepne predloge generalnega pravobranilca P. Mengozzija v zadevi CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, točke od 39 do 41).

[28] Čeprav se ne sme pozabiti, da je to pooblastilo omejeno z obveznostjo nacionalnega sodišča, da uporabi Direktivo 2001/14. V zvezi s tem glej točko 71 teh sklepnih predlogov.

[29] Do te zakonodajne spremembe je prišlo po številnih akademskih in političnih polemikah v Nemčiji. Iz točke 13 sklepnih predlogov generalnega pravobranilca P. Mengozzija v zadevi CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901) izhaja, da se „[z]di […], da se je nacionalna razprava zaradi te usmeritve sodne prakse razmahnila v pravi institucionalni spor, kot med drugim dokazuje nestrinjanje, ki ga je Bundesrat (zvezni svet, Nemčija) izrazil s predlogom v osnutku zakona o spremembi predpisov o ureditvi železniškega prometa in prenosu Direktive [2001/14], da se uporaba člena 315 BGB izrecno izključi s področja uporabe teh predpisov“. Nazadnje se zdi (saj nemška vlada ni sodelovala v tem postopku), da je nemški zakonodajalec interveniral, da bi razglasil, da se člen 315 BGB ne uporablja za položaj, kot je ta v postopku v glavni stvari (točka 14 navedenih sklepnih predlogov).

52. Ne samo, da se lahko z obrazložitvijo sodbe CTL Logistics namiguje na splošnejšo uporabo, ampak se mi zdi, da si je od razglasitve sodbe Koleje Mazowieckie omejitev smeri sodne prakse težko predstavljati. V tej zadnjenavedeni odločbi je bilo stališče, ki se je začelo s sodbo CTL Logistics in v skladu s katerim lahko samo regulatorni organ ugotovi neveljavnost uporabnin, ponovljeno in razširjeno na primer sodnega postopka, v katerem se izpodbija odgovornost države za nepravilen prenos Direktive 2001/14.

53. V zadevi Koleje Mazowieckie je nacionalno sodišče moralo odločiti, ali je nacionalni prenos Direktive 2001/14, ki je omogočil določitev uporabnine, ki jo je tožeča stranka štela za nezakonito, skladen s to direktivo.[30] Čeprav so okoliščine v sodbi CTL Logistics drugačne, je Sodišče štelo, da se ta sodna praksa v celoti uporablja za zadevno zadevo.[31] Razlog za to je bil, da je bila prva glavna utemeljitev za zanikanje pristojnosti nacionalnega sodišča za odločanje o veljavnosti uporabnin enaka, in sicer možno razhajanje med odločbami nacionalnih sodišč.[32]

54. Vendar ta možnost razhajanj pri odločanju o skladnosti uporabnin z Direktivo 2001/14 obstaja tudi v zadevah, o katerih se je odločalo na podlagi člena 102 PDEU.

55. Druga glavna utemeljitev v prejšnji smeri sodne prakse je bila, da nacionalna sodišča rešujejo posamezne primere, kar bi torej lahko prav tako privedlo do položaja, v katerem bi gospodarski subjekt, ki bi s tožbo uspel, nujno pridobil prednost v primerjavi z njegovimi konkurenti, ki niso vložili take tožbe.[33]

56. Tudi tu ta očitek velja prav tako za spore, v katerih nacionalna sodišča odločajo na podlagi člena 102 PDEU.

57. Zato se mi ne zdi mogoče, da bi se obravnavana zadeva štela za drugačno od zadev iz prejšnje smeri sodne prakse, ker se glavni utemeljitvi, predlagani v teh zadevah, v obravnavani zadevi ne uporabljata.

58. Nazadnje, s sodbo Koleje Mazowieckie je bila omejena možnost razlikovanja sodbe CTL Logistics na podlagi logike hierarhije predpisov. Čeprav je mogoče trditi, da se obravnavana zadeva razlikuje na podlagi večvrednosti člena 102 PDEU kot pravne podlage, v skladu s katero mora nacionalno sodišče odločiti o veljavnosti uporabnin, odgovornost države članice iz zadeve Koleje Mazowieckie izhaja tudi iz primarnega prava, in sicer neposrednega učinka prava Unije in obveznosti lojalnega sodelovanja.

59. Zato se zdi težko razlikovati to zadevo od smeri sodne prakse na podlagi okoliščin, v katerih so se zgodile različne zadeve, in pravic, ki so jih stranke poskušale uveljavljati. To zadevo je težko razlikovati tudi na podlagi neuporabe istih utemeljitev za razlago Direktive 2001/14 v smislu, da regulatornemu organu podeljuje izključno pristojnost za odločanje o veljavnosti uporabnin. Nazadnje, razlikovanje ne more temeljiti niti na hierarhiji predpisov, ki nacionalnim sodiščem dajejo pooblastilo za odločanje o veljavnosti uporabnin.

60. To me pripelje k tretji rešitvi.

30 Nacionalno sodišče naj bi odločilo o veljavnosti uporabnine ob upoštevanju sodbe Sodišča, v kateri je bilo ugotovljeno, da poljska država ni izpolnila obveznosti v zvezi s prenosom Direktive 2001/14 (sodba z dne 30. maja 2013, Komisija/Poljska (C-512/10, EU:C:2013:338)).

31 Sodba Koleje Mazowieckie, točka 52.

32 V zvezi s to trditvijo glej točko 64 in naslednje teh sklepnih predlogov.

33 Sodba CTL Logistics, točka 95, in sodba Koleje Mazowieckie, točka 51.

C. Ponoven premislek o obstoječi smeri sodne prakse

61. Smer sodne prakse, ki izhaja iz sodb CTL Logistics in Koleje Mazowieckie, se ne sme prenesti na okoliščine obravnavane zadeve in je tudi ni mogoče razlikovati od okoliščin obravnavane zadeve.

62. Ob dobrem premisleku se mi torej zdi potrebno Sodišču predlagati tretjo rešitev, ki ne vključuje samo ponoven premislek o navedeni smeri sodne prakse ob sklicevanju na člen 102 PDEU, ampak tudi – zaradi enotnosti in v skladu s členom 30(2) Direktive 2001/14 – ne glede na podlago, ki se uporabi kot pravna podlaga za zahtevek „prosilca“ v smislu te določbe.

63. Po mojem mnenju ni nobenega razloga, da se Direktiva 2001/14 razlaga tako, da regulatornemu organu podeljuje izključno pooblastilo za presojo veljavnosti uporabnin. Tako je, ker pravo Unije vsebuje mehanizme za preprečevanje tveganja razhajanj (podrazdelek 1) in ker se zdi, da taka izključnost pooblastil ne izhaja iz sistema, določenega v Direktivi 2001/14 (podrazdelek 2).

1. Preprečevanje tveganj razhajanj

64. Glavna utemeljitev, ki jo je Sodišče predlagalo v zadevi CTL Logistics in je bila povzeta v zadevi Koleje Mazowieckie, je bilo tveganje razhajanj pri razlagi železniških uporabnin, do katerih lahko pride zaradi različnih odločitev nacionalnih civilnih sodišč. Štelo se je, da je možno razhajanje v nasprotju s ciljem Direktive 2001/14 in razlogi za uvedbo regulatornega organa.

65. V nekaterih nacionalnih odločbah, na katere se sklicuje predložitveno sodišče, je bila ponovljena ta trditev, ki jo prevzema tudi to sodišče in ki jo je ponovila tudi družba DB Station & Service v stališču, predstavljenem pred Sodiščem. Vsi so sprejeli to trditev in jo prenesli na položaje, v katerih morajo biti odločitve sprejete na podlagi člena 102 PDEU.

66. Ali je to tveganje razhajanj res tako veliko in ali je drugačno, če pristojnost sodišča temelji na členu 315 BGB, na odgovornosti države članice ali na členu 102 PDEU?

67. Ne da bi bilo mogoče v celoti izključiti nastanek takih razhajanj pri razlagi konkretnih določb in njihovi uporabi za vsak posamezni primer, je treba upoštevati, da je morebitni nastanek razhajanj del procesa regionalnega povezovanja, kot je povezovanje Evropske unije.

68. Torej ne gre za vprašanje, ali lahko pride do razhajanj, ampak ali obstajajo načini za nadzor ali usklajevanje, s katerimi je mogoče preprečiti, da se ta morebitna razhajanja nadaljujejo in množijo.

69. V zvezi s tem je v Pogodbah določena obveznost nacionalnih sodišč, da uporabljajo pravo Unije v povezavi s sistemom predhodnega odločanja, uvedenim s členom 267 PDEU, da bi se ohranila potrebna enotnost prava Unije. Obravnavana zadeva in pred njo sodbi CTL Logistics in Koleje Mazowieckie so odličen primer učinkovitosti mehanizma iz člena 267 PDEU, ker so bili v teh zadevah vloženi predlogi za sprejetje predhodne odločbe.

70. Tveganje, da bo posredovanje civilnih sodišč vir možnih razhajanj, se mi torej zdi pretirano. Ta sodišča morajo namreč uporabljati vse predpise prava Unije, vključno z Direktivo 2001/14.

71. Poleg tega ta pravna pravila pri izvajanju nacionalnih določb, tudi če izhajajo iz vej prava, kot je civilno pravo, niso nikoli avtonomna. Nacionalna sodišča, tudi civilna, morajo tako sprejeti razlago nacionalne ureditve, ki je v skladu z zahtevami prava Unije.

72. Ne glede na to, ali je treba odločiti o pravičnosti uporabnin [34] ali nepravilnem prenosu Direktive 2001/14, ki je omogočil pogodbeno določitev uporabnine na ravni, ki je v nasprotju z določbami te direktive, ali celo o zlorabi prevladujočega položaja, ki se je pokazala z določitvijo pretiranih uporabnin, se ta sodišča ne morejo izogniti uporabi navedene direktive. Načel, ki opredeljujejo določitev uporabnine, določenih v poglavju II te direktive, ni mogoče obiti v nobenem od postopkov, v katerih so nacionalna sodišča (civilna ali druga) pozvana, naj odločijo o veljavnosti uporabnin. [35] Ob dvomu glede razlage teh načel pristojna sodišča lahko zadevo predložijo Sodišču oziroma na zadnji stopnji to morajo storiti.

73. Zato pravo Unije ponuja mehanizme za preprečevanje razhajanj pri razlagi upoštevne zakonodaje, tudi če jo vzporedno uporabljajo nacionalna sodišča in regulatorni organ, ustanovljen s to zakonodajo.

2. Obstoj vzporednih pristojnosti

74. Glede uporabe splošne in sektorske ureditve na področju konkurence je treba spomniti, da člen 10(7) Direktive 91/440/EGS [36] v konsolidirani različici, ki izhaja iz Direktive 2001/12/ES, [37] določa, da „[b]rez poseganja v predpise Skupnosti in nacionalne predpise v zvezi s politiko konkurence ter brez poseganja v pristojne institucije na tem področju, konkurenco na trgih železniških prevoznih storitev […] spremlja regulatorni organ, ustanovljen po členu 30 Direktive [2001/14], *ali katerikoli drugi organ z enako stopnjo neodvisnosti*“. [38]

75. Podobna delitev pristojnosti obstaja v členu 56(2) Direktive 2012/34/EU, [39] ki določa, da je „[b]rez poseganja v pristojnosti nacionalnih organov, pristojnih za konkurenco, za varstvo konkurence na trgih storitev železniškega prometa […] regulatorni organ pristojen za spremljanje konkurenčnih razmer na trgih storitev železniškega prometa“.

76. Tako ima pristojnost za uporabo pravil o konkurenci v sektorju ne samo ta regulatorni organ, ampak jo imajo tudi vse „pristojne institucije na tem področju“, kot so nacionalni organi, pristojni za konkurenco, in nacionalna sodišča. Taka pristojnost teh organov sama ne posega v pristojnost Komisije na podlagi člena 11(6) Uredbe št. 1/2003, ki določa možnost razbremenitve prvonavedenih v korist drugonavedene.

[34] Glej v zvezi s tem sklepne predloge generalnega pravobranilca P. Mengozzija v zadevi CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2016:901, točke od 39 do 41).

[35] Glej v zvezi z upoštevanjem sektorskih predpisov pri uporabi splošnih pravil o konkurenci tudi sodbi z dne 14. oktobra 2010, Deutsche Telekom/Komisija (C-280/08 P, EU:C:2010:603, točka 224), in z dne 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisija (C-152/19 P, EU:C:2021:238, točka 57).

[36] Direktiva Sveta z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 341).

[37] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o spremembi Direktive 91/440 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 376).

[38] Moj poudarek.

[39] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL 2012, L 343, p. 32).

77. Ta delitev pristojnosti pri uporabi sektorskih pravil in splošnejših pravil o konkurenci je bila večkrat omenjena v zvezi s telekomunikacijskim sektorjem [40] ali letalskim sektorjem [41] in zdi se, da se dopušča tudi v poštnem sektorju. [42]

78. Zato ima regulatorni organ v smislu člena 30(2) Direktive 2001/14 po mojem mnenju vzporedne pristojnosti, [43] in ne izključne pristojnosti za uporabo pravil železniškega sektorja ali splošnih pravil o konkurenci, vključno s pravili o določanju uporabnin.

79. Torej je napačno, kot je navedeno v točki 84 sodbe CTL Logistics, da civilna sodišča, ki odločajo o zahtevku za vračilo uporabnin, ne morejo uporabiti železniške zakonodaje ali drugih pravil, ne da bi posegla v pristojnosti železniškega regulatornega organa. [44]

80. Na področju konkurence je vzporedna in dopolnilna pristojnost regulatornega organa in sodišč držav članic podprta s členom 6 Uredbe št. 1/2003, ki izrecno določa, da so nacionalna sodišča pooblaščena za uporabo členov 81 in 82 ES, ki sta postala člena 101 in 102 PDEU. V istem smislu sprejetje Direktive 2014/104/EU [45] izhaja iz podobne logike dejanske in decentralizirane uporabe evropskega konkurenčnega prava, ki se izvaja tudi prek nacionalnih sodišč.

81. Nenazadnje, samo besedilo Direktive 2001/14 ne namiguje, da je imel evropski zakonodajalec namen, da bi železniškemu regulatornemu organu podelil izključno pristojnost v zvezi z odločitvami o veljavnosti uporabnin.

82. Člen 30(2) Direktive 2001/14 določa, da ima „[p]rosilec […] *pravico* vložiti pravno sredstvo pri regulatornem organu, če meni, da je bil nepravično obravnavan, diskriminiran ali kako drugače oškodovan“. [46] To besedilo tako določa samo možnost vložitve pravnega sredstva pri regulatornem organu. [47]

83. V primerjavi z drugimi sektorji je treba opozoriti tudi na to, da je na področju komunikacij v uvodni izjavi 69 Direktive 2018/1972 navedeno, da v primeru spora obstaja tudi „možnost“, da se zadeva predloži sektorskemu organu.

[40] Sodbi z dne 10. julija 2014, Telefónica in Telefónica de España/Komisija (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), in z dne 25. julija 2018, Orange Polska/Komisija (C-123/16 P, EU:C:2018:590).

[41] Sodbi z dne 30. aprila 1986, Asjes in drugi (od 209/84 do 213/84, EU:C:1986:188), in z dne 11. novembra 2021, Stichting Cartel Compensation in Equilib Netherlands (C-819/19, EU:C:2021:904, točka 45 in navedena sodna praksa).

[42] Obvestilo Komisije o uporabi pravil o konkurenci v poštnem sektorju in o oceni nekaterih državnih ukrepov v zvezi s poštnimi storitvami (UL 1998, C 39, str. 2, zlasti str. 6 in naslednje).

[43] Glej Idot, L., „Règles de concurrence et régulations sectorielles“, v van Damme, J. in van der Mensbrugghe, F., *La régulation des services publics en Europe*, ASPE Europe, Pariz, 2000, str. 377–415.

[44] Prav tako ni mogoče šteti, da to, da nacionalno sodišče uporabi splošna ali sektorska pravila o konkurenci, posega v pristojnosti in manevrski prostor regulatornega organa, ki ostajajo nedotaknjeni. Ta pravila, obravnavana skupaj, tudi ne posegajo v neodvisnost tega organa, kot je določena v členu 30 Direktive 2001/14, ker njegove pristojnosti izhajajo prav iz takega pravnega okvira. Enako velja za neodvisnost upravljavca infrastrukture, zagotovljeno v členu 4 te direktive (glej v tem smislu sodbo z dne 3. oktobra 2013, Komisija/Italija (C-369/11, EU:C:2013:636, točka 43 in navedena sodna praksa)).

[45] Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. novembra 2014 o nekaterih pravilih, ki urejajo odškodninske tožbe po nacionalnem pravu za kršitve določb konkurenčnega prava držav članic in Evropske unije (UL 2014, L 349, str. 1).

[46] Moj poudarek.

[47] Tudi v španski in nemški različici je, kot v francoski, uporabljen modalni glagol „moči“. Različice v angleščini, hrvaščini in italijanščini govorijo o obstoju pravice. Čeprav jezikovne različice, na katere se sklicujem, tako ali drugače določajo možnost ali pravico, nobena ne namiguje na obveznost ali izključno pristojnost. Jezikovne različice tako podpirajo preudarek, da Direktiva 2001/14 regulatornemu organu, ustanovljenem z njenim členom 30, podeljuje alternativno pristojnost za reševanje sporov. Tako razumevanje pristojnosti regulatornega organa za reševanje sporov obstaja v Direktivi 2012/34, s katero je bila medtem nadomeščena Direktiva 2001/14, ker je člen 56(1) Direktive 2012/34, ki ustreza prejšnjemu členu 30 Direktive 2001/14, ubeseden enako kot prej veljavna določba.

84. Iz te preučitve je razvidno, da regulatorni organ v železniškem sektorju, kot izhaja iz Direktive 2001/14 in pozneje iz Direktive 2012/34, nima izključnih pristojnosti za odločanje o veljavnosti železniških uporabnin.

D. Ali mora nacionalno sodišče počakati na končno odločbo regulatornega organa?

85. Predložitveno sodišče je vprašalo tudi, ali mora vseeno počakati – če obstaja pristojnost nacionalnih sodišč, ki jim omogoča, da odločijo o sporu na podlagi člena 102 PDEU neodvisno od regulatornega organa – na dokončno odločbo regulatornega organa.

86. Kljub zgoraj podanim elementom odgovora in ne da bi se jim nasprotovalo, je prekinitev postopka, začetega pred nacionalnimi sodišči, *mogoča*, kadar ta vedo za vzporeden postopek pred regulatornim organom, in to zato, da se ohrani koristnost zadnjenavedenega postopka.[48]

87. Vendar v okoliščinah, kot se te v postopku v glavni stvari, ni sporno, da je postopek pred regulatornim organom trajal že dolga leta.[49] Poleg tega je verjetno, kot se zdi, da navaja predložitveno sodišče, da ta postopek ali uveljavljanje pravnih sredstev zoper morebitno odločitev v tem postopku v bližnji prihodnosti še ne bosta končana.

88. V takih okoliščinah se mora torej nacionalno sodišče, ki odloča neposredno o tožbi za priznanje, da ravnanje pomeni zlorabo, vprašati, ali prekinitev ne preprečuje, da se prosilcu v razumnem roku zagotovita pravica, da doseže rešitev spora, in pravica do odškodnine.[50]

89. V takem primeru in da bi se preprečila prekoračitev razumnega roka sojenja, pravica do učinkovitega sodnega varstva lahko izključuje prekinitev sodnega postopka do pravnomočnosti morebitne odločbe regulatornega organa in uveljavljanja pravnih sredstev, ki so na voljo.

90. Zato menim, da pravo Unije nacionalnim sodiščem, ki odločajo o zahtevku, vloženem na podlagi člena 102 PDEU, ne nalaga obveznosti, da počakajo na odločitev regulatornega organa. Menim tudi, da ta sodišča lahko prekinejo postopek, da bi počakala na to odločitev, če to ne ogroža pravic strank v postopku do učinkovitega sodnega varstva.

IV. Predlog

91. Ob upoštevanju vseh zgornjih preudarkov Sodišču predlagam, naj na vprašanji za predhodno odločanje, ki ju je postavilo Kammergericht Berlin (višje deželno sodišče v Berlinu, Nemčija), odgovori:

1. Direktivo 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala je treba razlagati tako, da ne preprečuje, da so neodvisno od nadzora, ki ga opravi regulatorni organ, civilna sodišča pristojna, da na podlagi člena 102 PDEU odločajo o zahtevkih, ki jih prevoznik v železniškem prometu vloži za vračilo neupravičeno plačanega presežnega zneska uporabnin.

[48] Glej po analogiji člen 16 Uredbe št. 1/2003.

[49] Glej točke od 7 do 11 teh sklepnih predlogov.

[50] Glej sklicevanja, navedena v opombi 20 teh sklepnih predlogov.

2. Pravo Unije nacionalnim sodiščem, ki odločajo o zahtevku, ki ga prevoznik v železniškem prometu na podlagi člena 102 PDEU vloži, da bi se preverila ustreznost zneska plačanih uporabnin, ne nalaga obveznosti, da počakajo na odločitev regulatornega organa, ustanovljenega s členom 30 Direktive 2001/14, in če bi se ta odločitev izpodbijala pred sodiščem, na njeno pravnomočnost. Ob upoštevanju pravice do učinkovitega sodnega varstva to pravo tudi ne preprečuje, da se ta nacionalna sodišča odločijo počakati na navedeno odločitev.