Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

7 март 2024 година*

„Преюдициално запитване — Железопътни превози — Директива 2012/34/ЕС — Достъп до железопътната инфраструктура — Налагане на такси — Член 56 — Единен национален регулаторен орган за железопътния сектор — Правомощия — Контрол върху таксите за ползване на инфраструктурата, чийто период на валидност е изтекъл — Правомощие таксите да се обявят за недействителни с действие ex tunc и да се разпореди възстановяването им“

По дело C-582/22

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Verwaltungsgericht Köln (Административен съд Кьолн, Германия) с акт от 1 септември 2022 г., постъпил в Съда на 2 септември 2022 г. и поправен с акт от 27 юни 2023 г., постъпил в Съда на 29 юни 2023 г., в рамките на производство по дело

**Die Länderbahn GmbH,**

**Prignitzer Eisenbahn GmbH,**

**Ostdeutsche Eisenbahn GmbH**

срещу

**Bundesrepublik Deutschland,**

при участието на:

**DB Netz AG,**

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: C. Lycourgos, председател на състава, O. Spineanu-Matei, J.-C. Bonichot (докладчик), S. Rodin и L. S. Rossi, съдии,

генерален адвокат: M. Campos Sánchez-Bordona,

секретар: M. Krausenböck, администратор,

* Език на производството: немски.

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 15 юни 2023 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH и Ostseeland Verkehrs GmbH, от B. Uhlenhut, Rechtsanwalt,

– за Bundesrepublik Deutschland, от J. Becker, U. Geers, J. Kirchhartz, C. Mögelin и V. Schmidt, в качеството на представители,

– за DB Netz AG, от H. Krüger, Rechtsanwalt,

– за литовското правителство, от K. Dieninis, S. Grigonis и V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, в качеството на представители,

– за австрийското правителство, от G. Kunnert и R. Schuster, в качеството на представители,

– за полското правителство, от B. Majczyna и M. Rzotkiewicz, в качеството на представители,

– за норвежкото правителство, от V. Hauan и K. Møse, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от P. Messina и G. Wilms, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 21 септември 2023 г.,

постанови настоящото

## Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 2012 г., стр. 32), а при условията на евентуалност — и на член 19, параграф 1, втора алинея ДЕС и член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Die Länderbahn GmbH, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH и Ostseeland Verkehrs GmbH, от една страна, и Bundesrepublik Deutschland (Федерална република Германия), представлявана от Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Федерална агенция за мрежите за електроенергия, газ, телекомуникации, пощи и железопътен транспорт, Германия) (наричана по-нататък „Федералната агенция за мрежите“), от друга, по въпроса за контрола за законосъобразност на таксите за ползване на инфраструктурата, събирани от DB Netz AG във връзка с работните разписания, които са се прилагали между декември 2002 г. и декември 2011 г.

## Правна уредба

### *Правото на Съюза*

*Директива 2001/14/ЕО*

3 Съгласно член 2 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 2001 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66):

„За целите на настоящата директива:

[…]

й) „референтен документ за мрежата“ означава документ, в който са определени детайлно основните правила, крайните срокове, процедури и критерии, касаещи схемите за таксуване и разпределяне на капацитет. Той съдържа също такава друга информация, каквато е необходима за целите на кандидатстването за инфраструктурен капацитет;

[…]

м) „работно разписание“ означава данните, определящи движенията на всички влакове и подвижен състав, които ще се осъществят по съответната инфраструктура за периода, през който те са в сила“.

4 Член 3 от тази директива е озаглавен „Референтен документ за мрежата“ и предвижда:

„1. След като се консултира със заинтересованите страни, управителят на инфраструктурата разработва и издава референтен документ за мрежата […].

2. Референтният документ за мрежата информира за характера на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия. Той съдържа информация, определяща условията за достъп до съответната железопътна инфраструктура. Съдържанието на референтния документ за мрежата е посочено в приложение I.

3. Референтният документ за мрежата се актуализира и променя, както е необходимо.

4. Референтният документ за мрежата се издава не по-малко от четири месеца преди крайния срок за заявки за инфраструктурен капацитет“.

5 Член 30 от същата директива е озаглавен „Регулиращ орган“ и гласи:

„[…]

2. Кандидат има право да подаде жалба до регулиращия орган, ако счита, че е третиран несправедливо, че е дискриминиран или засегнат по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от управители на инфраструктура или, където е уместно, от железопътни предприятия по отношение на:

а) референтния документ на мрежата;

[…]

г) схемата на таксуване;

д) равнището или структурата на таксите за инфраструктура, които той следва или се изисква да плаща;

[…]

3. Регулиращият орган осигурява определените от управители на инфраструктурата такси да са в съответствие с глава II и да са недискриминационни. […]

[…]

5. От регулиращия орган се изисква да взима решение по всички жалби и да предприема действия за нормализиране на ситуацията в срок от максимум два месеца след получаване на цялата информация.

Независимо от параграф 6, решението на регулаторния орган е задължително за всички страни, които то касае.

[…]

6. Държавите членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че решенията, взети от регулиращия орган, подлежат на съдебен контрол“.

6 Приложение I към посочената директива се отнася до „[с]ъдържание[то] на референтния документ на мрежата“ и гласи:

„Референтният документ на мрежата, посочен в член 3, съдържа следните сведения:

[…]

2. Раздел за принципи на таксуване и тарифи. Тук се съдържат съответните детайли на схемата за таксуване, както и достатъчно информация за таксите, които се прилагат за изброените в приложение II услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методологията, правилата и, където е приложимо, таблиците, използвани за прилагане на член 7, параграфи 4 и 5, и членове 8 и 9. Тук се съдържа също информация за вече решени или очаквани промени във връзка с такси.

[…]“.

7 Точка 1 от приложение III към Директива 2001/14 гласи:

„Работното разписание се съставя веднъж на една календарна година“.

*Директива 2012/34*

8 Съображения 42 и 76 от Директива 2012/34 гласят:

„(42) Схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета следва да позволяват равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и следва да са насочени към задоволяване, доколкото е възможно, на нуждите на всички потребители и видове превози по справедлив и недискриминационен начин. Тези схеми не следва да препятстват лоялната конкуренция при предоставянето на железопътни услуги.

[…]

(76) Ефикасното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура налагат създаването на регулаторен орган, който да наблюдава прилагането на правилата, предвидени в настоящата директива, и да действа като орган за разглеждане на жалби, без да се засяга възможността за съдебен контрол. Този регулаторен орган следва да може да осигурява изпълнението на исканията си за информация и на решенията си чрез налагане на подходящи санкции“.

9 Член 3 от тази директива е озаглавен „Определения“ и предвижда:

„За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

1) „железопътно предприятие“ означава всяко публично или частно предприятие, лицензирано в съответствие с настоящата директива, основният предмет на дейност на което е предоставянето на услуги за железопътен превоз на товари и/или пътници, с изискване предприятието да осигурява тракция; това включва и предприятия, които предоставят само тракция;

2) „управител на инфраструктура“ означава всяка организация или дружество, отговарящи по-специално за изграждането, управлението и поддръжката на железопътна инфраструктура, включително управлението на трафика и контрола на управлението и сигнализацията; функциите на управител на инфраструктурата на дадена мрежа или част от мрежа могат да бъдат поверени на различни организации или дружества;

[…]

19) „заявител“ означава железопътно предприятие или международна група железопътни предприятия, или други лица или юридически лица, като например компетентни органи съгласно Регламент (ЕО) № 1370/2007 [на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 2007 г., стр. 1)] и товароизпращачи, спедитори и оператори на комбиниран транспорт, които си набавят инфраструктурен капацитет с цел осигуряване на обществена услуга или от търговски интерес;

[…]

26) „референтен документ за железопътната мрежа“ означава документ, в който са определени детайлно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително всякаква допълнителна информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет;

[…]

28) „работно разписание“ означава данните, определящи всички планирани движения на влакове и подвижен състав, които ще се извършат по съответната инфраструктура през периода, за който се прилага работното разписание;

[…]“.

10 Включен в раздел 1 от глава IV, която съдържа правилата за „[н]ачисляване на такси за използването на железопътната инфраструктура и разпределяне на железопътен инфраструктурен капацитет“, член 27 от Директивата е озаглавен „Референтен документ за железопътната мрежа“ и гласи:

„1. След като се консултира със заинтересованите лица, управителят на инфраструктурата разработва и публикува референтен документ за железопътната мрежа, който се придобива срещу заплащане на такса, ненадвишаваща разходите за публикуването му. […]

2. В референтния документ за железопътната мрежа се посочва характерът на инфраструктурата, която е на разположение на железопътните предприятия, и той съдържа информация относно условията за достъп […]. Съдържанието на референтния документ за железопътната мрежа е установено в приложение IV.

3. Референтният документ за железопътната мрежа се актуализира и изменя, когато е необходимо.

4. Референтният документ за железопътната мрежа се публикува не по-малко от четири месеца преди изтичането на крайния срок за заявяване на инфраструктурен капацитет“.

11 Раздел 2 от глава IV урежда „[т]акси[те] за инфраструктурата и за услугите“.

12 Съгласно член 56 от Директива 2012/34, озаглавен „Функции на регулаторния орган“:

„1. Без да се засяга член 46, параграф 6, заявителите имат право да подадат жалба до регулаторния орган, ако считат, че са третирани несправедливо, че са дискриминирани или увредени по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от управители на инфраструктура или, когато е приложимо, от железопътното предприятие или оператора на обслужващо съоръжение по отношение на:

а) референтния документ за железопътната мрежа, в предварителния и окончателния му вариант;

[…]

г) схемата за налагане на такси;

д) равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;

[…]

ж) достъпа и налагането на такси за услугите в съответствие с член 13.

2. Без да се засягат правомощията на националните органи по конкуренция за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, регулаторният орган разполага с правомощието за мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги и по-специално да проверява посоченото в параграф 1, букви а)—ж) по своя собствена инициатива и с цел предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите. По-специално той проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия […].

[…]

6. Регулаторният орган гарантира, че определените от управителите на инфраструктура такси са в съответствие с глава IV, раздел 2 и не са дискриминационни. Преговори между заявителите и управителя на инфраструктура по отношение на размера на таксите за инфраструктура са допустими само в случай, че се извършват под надзора на регулаторния орган. […]

[…]

9. Регулаторният орган разглежда всички жалби и по целесъобразност изисква необходимата информация и започва консултации с всички заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на жалбата. Той взема решение по всички жалби, предприема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок и във всеки случай, в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация. Без да се засягат правомощията на националните орани по конкуренция за осигуряване на конкуренцията на пазарите за железопътни услуги, когато е целесъобразно, регулаторният орган взема по собствена инициатива решение за подходящи мерки за коригиране на дискриминация по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други нежелателни тенденции на тези пазари, по-специално във връзка с параграф 1, букви а)—ж).

Решенията на регулаторния орган са задължителни за всички лица, за които се отнасят, и не подлежат на контрол от друг административен орган. Регулаторният орган трябва да е в състояние да осигурява изпълнението на своите решения посредством подходящи санкции, включително глоби.

[…]

10. Държавите членки гарантират, че решенията, взети от регулаторния орган, подлежат на съдебен контрол. Обжалването може да спре изпълнението на решението на регулаторния орган само ако непосредствените последици от решението на регулаторния орган може да доведат до непоправими или явно прекомерни вреди за жалбоподателя.

Настоящата разпоредба не засяга евентуалните правомощия на сезирания с жалбата съд, предоставени от конституционното право.

[…]“.

13 Приложение IV към тази директива се отнася до „съдържание[то] на референтния документ на железопътната мрежа“ и гласи:

„Референтният документ на железопътната мрежа, посочен в член 27, съдържа следната информация:

[…]

2. Раздел за принципите на налагане на таксите и тарифите. Тук се съдържат съответните подробности за схемата за налагане на такси, както и достатъчно информация за таксите, а също и друга относима информация за достъпа, приложим спрямо изброените в приложение II услуги, които се предоставят само от един доставчик. Тук се описват подробно методиката, правилата и, когато е приложимо, стойностите, използвани за прилагането на членове 31–36, за разходите и таксите. Тук се съдържа също и информация за вече решени или очаквани промени във връзка с таксите през следващите пет години, ако такава е налична.

[…]“.

14 Точка 1 от приложение VII към посочената директива гласи, че „[р]аботното разписание се изготвя веднъж на една календарна година“.

### *Германското право*

15 Член 66 от Eisenbahnregulierungsgesetz (Закон за регулиране на железниците) от 29 август 2016 г. (BGBl. 2016 I, стр. 2082), в приложимата му за главното производство редакция (наричан по-нататък „ERegG“), е озаглавен „Регулаторен орган и функции на регулаторния орган“ и параграфи 1, 3 и 4 от него предвиждат:

„(1) Носителят на право на достъп има право да подаде жалба до регулаторния орган, ако счита, че е дискриминиран или че решенията на оператора на железопътната инфраструктура засягат по друг начин неговите права […].

[…]

(3) При непостигане на споразумение за достъпа или на рамково споразумение регулаторният орган може да осъществява контрол върху решенията на оператора на железопътната инфраструктура по искане на носителя на право на достъп или служебно. Искането трябва да се подаде в срока, в който може да се приеме предложението за сключване на споразумения съгласно член 13, параграф 1, второ изречение или член 54, трето изречение.

(4) Контрол може да се упражнява по искане или служебно по-конкретно по отношение на:

[…]

5. схемата за таксуване;

6. размера или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане се дължи или би се дължало от носителя на право на достъп;

7. размера и структурата на останалите такси, чието заплащане се дължи или би се дължало от носителя на право на достъп;

[…]“.

16 Член 67 от ERegG е озаглавен „Правомощия на регулаторния орган, надзор на транспортния пазар, изпълнителни мерки“ и параграф 1 от него гласи:

„По отношение на железниците и останалите носители на задължения по този закон регулаторният орган може да взема необходимите мерки за отстраняване или предотвратяване на нарушенията на този закон или на пряко приложимите актове на Европейския съюз от областта на прилагане на този закон. В случай на принудително изпълнение на разпорежданията на регулаторния орган периодичната имуществена санкция може да е в размер до 500 000 евро въпреки разпоредбата на член 11, параграф 3 от Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz [(Закон за административното изпълнително производство)]“.

17 Член 68 от ERegG е озаглавен „Решения на регулаторния орган“ и гласи:

„(1) Регулаторният орган разглежда жалбите в едномесечен срок от получаването им. За целта регулаторният орган изисква от заинтересованите страни да предоставят необходимата информация за вземането на решение и започва консултации с всички заинтересовани страни. Той взема решение по всички жалби, предприема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок, и във всеки случай в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация. Независимо от правомощията на органите за защита на конкуренцията, регулаторният орган взема служебно подходящите мерки за недопускане на дискриминация и нарушения на пазара.

(2) Ако в случаите по член 66, параграфи 1 и 3 решението на оператора на железопътната инфраструктура нарушава правото на носителя на право на достъп да получи достъп до железопътната инфраструктура,

1. регулаторният орган разпорежда на оператора на железопътната инфраструктура да измени решението си, или

2. регулаторният орган се произнася по действителността на договора или таксите, обявява договорите за недействителни и определя договорните условия или таксите.

Решението, посочено в първо изречение, може да се отнася и за референтния документ за железопътната мрежа или условията за ползване на обслужващите съоръжения.

(3) Регулаторният орган може с действие занапред да изиска изменение на мерките по член 66, параграф 4 от оператора на железопътната инфраструктура или да обяви тези мерки за недействителни, доколкото те не са в съответствие с разпоредбите на този закон

или с пряко приложимите актове на Европейския съюз от областта на прилагане на този закон“.

**Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси**

18 Жалбоподателите са настоящи и бивши железопътни транспортни предприятия, които предлагат или са предлагали в Германия транспортни услуги на регионално равнище при използване на железопътната инфраструктура, която принадлежи на дружеството DB Netz, встъпилата страна в главното производство.

19 Последно посоченото дружество е част от групата Deutsche Bahn AG. То е управител на най-голямата железопътна мрежа в Германия и във връзка с това събира такси за ползване на инфраструктурата. Тези такси се определят индивидуално за всяко железопътно транспортно предприятие въз основа на таксите, определени от DB Netz в публикувания от него референтен документ за железопътната мрежа. Тези такси важат за периода, през който се прилага работното разписание, тоест за една година.

20 Жалбоподателите в главното производство смятат, че таксите, които DB Netz е прилагало съответно през периодите на прилагане на работните разписания от 2002/2003 до 2010/2011 година, са отчасти незаконосъобразни, тъй като включват „регионален коефициент“, който дискриминира операторите на регионални маршрути. Затова те плащат исканите от DB Netz такси под условие или в намален размер, със задържане на разликата.

21 Федералната агенция за мрежите, националният единен регулаторен орган за железопътния сектор в Германия, неколкократно е упражнявала контрол ex ante по отношение на тези такси. Всъщност германското право предвижда да се упражнява предварителен контрол по отношение на принципите за налагане на таксите и предоставя на посочения орган право на възражение, което обаче в случая той не е използвал. Освен това от 2008 г. нататък Федералната агенция за мрежите извършва различни проверки на „регионалните коефициенти“, които са част от тарифите на DB Netz след 1 януари 2003 г.

22 С решение от 5 март 2010 г. Федералната агенция за мрежите обявява за недействителен референтния документ за железопътната мрежа, който DB Netz изготвя за работното разписание за 2010/2011 година и който е трябвало да влезе в сила на 12 декември 2010 г., понеже в него е предвидено да се прилага такъв „регионален коефициент“. От това решение следва, че гражданските съдилища са компетентни да се произнасят относно възстановяването на евентуално надвзетите такси вследствие на прилагането на този коефициент.

23 DB Netz обжалва това решение по административен ред, а впоследствие Федералната агенция за мрежите го отменя при сключването на публичноправен договор с DB Netz. Този договор предвижда за периода на работното разписание за 2010/2011 година да се прилага намален регионален коефициент, а след това този коефициент да бъде премахнат от влизането в сила на работното разписание за 2011/2012 година.

24 Няколко железопътни транспортни предприятия предявяват искове пред гражданските съдилища за възстановяването на надвзетите от DB Netz такси за ползване на инфраструктурата, като сред тях са и жалбоподателите в главното производство — за част

от спорните такси. За да се произнесат по тези искове, посочените съдилища по принцип преценяват поотделно за всеки разглеждан случай дали таксите са справедливи. Тази практика е потвърдена от Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) в решение от 18 октомври 2011 г. (KZR 18/10).

25 С решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), Съдът обаче постановява, че Директива 2001/14, предшественикът на Директива 2012/34, не допуска да се прилага национална правна уредба, която предвижда общите съдилища да проверяват за всеки отделен случай справедливостта на таксите за ползване на железопътната инфраструктура. По-конкретно, от точка 97 от това решение следва, че възстановяването на таксите в съответствие с разпоредбите на гражданското право е допустимо само в хипотезата, при която съгласно разпоредбите на националното право незаконосъобразността на таксата по отношение на правната уредба относно достъпа до железопътните инфраструктури е установена предварително от регулиращ орган или от съд, който е упражнил контрол върху решението на този орган, и доколкото това искане за възстановяване може да бъде предмет по-скоро на оспорване пред националните граждански съдилища, отколкото на оспорването, предвидено в тази правна уредба.

26 След обявяването на решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), жалбоподателите в главното производство отправят искане до Федералната агенция за мрежите на основание членове 66 и 68 от ERegG, от една страна, да обяви за недействителни таксите за ползване на инфраструктурата, събирани от DB Netz през периодите на прилагане на работните разписания от 2002/2003 до 2010/2011 година, а от друга страна, да задължи последно посоченото дружество да възстанови надвзетите такси.

27 Тези искания са отхвърлени с решения на Федералната агенция за мрежите от 11 октомври 2019 г., 3 юли 2020 г. и 11 декември 2020 г., по съображение че са недопустими поради липсата на правно основание за упражняване на последващ контрол по отношение на въпросните такси. Федералната агенция за мрежите мотивира решенията си с това, че железопътните транспортни предприятия са имали възможност да оспорят таксите през съответните им периоди на валидност.

28 С жалби, подадени на 6 и 9 ноември 2019 г., жалбоподателите в главното производство молят Verwaltungsgericht Köln (Административен съд Кьолн, Германия), запитващата юрисдикция, да установи, че Федералната агенция за мрежите е била длъжна да упражни последващ контрол по отношение на спорните такси на DB Netz, евентуално да обяви тези такси за недействителни с действие ex tunc и да се произнесе по съответното задължение на DB Netz за възстановяването им.

29 Запитващата юрисдикция приема, че за да може да реши отнесените до нея спорове, трябва да тълкува в частност член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34.

30 Тя смята, че жалбата по член 56, параграф 1 се отнася само до случаите на вреди, които вече са настъпили и са следствие от настоящи или минали нарушения на приложимата регулаторна уредба. За сметка на това превантивните действия на регулаторния орган са уредени с отделни правила, закрепени в член 56, параграф 2. Освен това според нея от параграфи 6 и 9 от същия член следва, че регулаторният орган разполага с широко право на преценка. Затова, когато е сезиран с жалба, той би могъл да предприеме „действия за поправяне на положението“, а когато действа служебно — и „подходящи мерки за коригиране на дискриминация[та]“.

31 Според запитващата юрисдикция това тълкуване на член 56 от Директива 2012/34 намира подкрепа в целите на тази директива. От съображения 42 и 76 от нея личи, че целта на Директива 2012/34 е в частност да осигури недискриминационен достъп на железопътните транспортни предприятия до инфраструктурата, а регулаторният орган има задачата да следи за осъществяването на тази цел.

32 В това отношение запитващата юрисдикция подчертава, че според нея производството за предварителен контрол, което е било предвидено в германското право и е давало възможност на регулаторния орган да се произнася по принципите за налагане на таксите за инфраструктурата преди влизането им в сила, не може да компенсира липсата на последващ контрол.

33 Освен това посочената юрисдикция смята, че решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), потвърждава наличието на право на „възстановяване“ на незаконосъобразно събраните в миналото такси, но обвързва упражняването на това право с условието преди това регулаторният орган да е установил незаконосъобразността на тези такси. Ето защо, ако този орган не е компетентен да проверява такси, чийто период на валидност е изтекъл, железопътните транспортни предприятия ще се окажат лишени от правото си на ефективни правни средства за защита, а същевременно управителят на инфраструктурата ще продължи да извлича ползи от незаконосъобразните такси.

34 За сметка на това запитващата юрисдикция се съмнява, че правото на Съюза изисква регулаторният орган да може сам да се произнася относно размера на подлежащите на възстановяване такси или да разпорежда възстановяването им. Всъщност въпреки регулаторната рамка отношенията между железопътните транспортни предприятия и управителите на инфраструктурата са договорни и естествено спадат към областта на компетентност на гражданските съдилища.

35 В случай че е необходимо, запитващата юрисдикция подчертава, че за решаването на отнесените до нея спорове не е нужно да се определя дали трябва да се намери съответстващо на правото на Съюза тълкуване на член 66 и сл. от ERegG, които са правното основание на исканията на жалбоподателите в главното производство, или член 56 от Директива 2012/34 е пряко приложим предвид решение от 8 юли 2021 г., Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553).

36 При тези обстоятелства Verwaltungsgericht Köln (Административен съд Кьолн) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива [2012/34] да се тълкува в смисъл, че схемата за таксуване може да е годен предмет на обжалване дори когато вече е изтекъл периодът на валидност на проверяваната такса (жалба срещу т.нар. „стара такса“)?

2) При утвърдителен отговор на първия въпрос: трябва ли член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива [2012/34] да се тълкува в смисъл, че при контрол ex post върху стари такси регулаторният орган може да ги обяви за недействителни с действие ex tunc?

3) При утвърдителен отговор на първия и втория въпрос: допуска ли тълкуването на член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива [2012/34] национална правна уредба, която изключва възможността за контрол ex post върху стари такси с действие ex tunc?

4) При утвърдителен отговор на първия и втория въпрос: трябва ли член 56, параграф 9 от Директива [2012/34] да се тълкува в смисъл, че по отношение на правните последици предвидените в него действия на компетентния регулаторен орган за поправяне на положението по принцип може да включват и разпореждане до управителя на инфраструктурата да възстанови незаконосъобразно събраните такси, въпреки че исканията за възстановяване на такси между железопътните предприятия и управителя на инфраструктурата могат да се предявяват по гражданскоправен ред?

5) При отрицателен отговор на първия или втория въпрос: от член 47, първа алинея от [Хартата на основните права] и член 19, параграф 1, втора алинея ДЕС произтича ли при всички случаи право на обжалване на старите такси, при положение че в съответствие с практиката на Съда от решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), без решение на регулаторния орган по съответна жалба е изключено да се иска възстановяване на незаконосъобразно събраните стари такси по реда на националното гражданско право?“.

## Производството пред Съда

37 С писмо, постъпило в Съда на 29 юни 2023 г., тоест след приключването на писмената и устната фаза на производството, запитващата юрисдикция уведомява Съда, че с акт от 27 юни 2023 г. е прекратила висящото пред нея производство по отношение на Ostseeland Verkehrs GmbH, тъй като то е оттеглило жалбата си.

## По преюдициалните въпроси

### *Предварителни бележки*

38 В самото начало следва да се отбележи, че поставените въпроси се отнасят до Директива 2012/34, докато спорните в главното производство такси за ползване на инфраструктурата са определени и събрани при действието на предходната директива, а именно Директива 2001/14. Едва след изтичането на срока за транспонирането на Директива 2012/34 обаче жалбоподателите в главното производство сезират германския регулаторен орган за железопътния сектор, а именно Федералната агенция за мрежите, в частност с искането да обяви таксите за недействителни.

39 При все това, както по същество отбелязва генералният адвокат в точка 25 от заключението си, в случая не е необходимо да се определя дали е приложима Директива 2012/34, или Директива 2001/14. Всъщност посочените от запитващата юрисдикция правила, а именно предвидените в член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34, по същество съответстват на правилата в член 30, параграфи 2, 3 и 5 от Директива 2001/14 (вж. в този смисъл решение от 27 октомври 2022 г., DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, т. 64). Оттук следва, че по принцип те трябва да се тълкуват еднакво и че затова практиката на Съда относно тълкуването на разпоредбите на Директива 2001/14 се прилага съответно по отношение на еквивалентните разпоредби на Директива 2012/34.

40 При тези условия на поставените въпроси следва да се отговори с оглед на Директива 2012/34, на която се позовава и запитващата юрисдикция.

***По първия, втория и третия въпрос***

41 С първия, втория и третия въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска правна уредба на държава членка, която изключва всяко правомощие на сезирания с искане по член 56, параграф 1 регулаторен орган да проверява законосъобразността на таксите за ползване на инфраструктурата, чийто период на валидност е изтекъл, и да ги обявява за недействителни с действие ex tunc.

42 В това отношение следва да се отбележи, че подобно на предходната Директива 2001/14 (вж. в този смисъл решение от 27 октомври 2022 г., DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, т. 59 и цитираната съдебна практика), Директива 2012/34 има за цел да осигури недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура, в частност като наложи изискването, видно от съображение 42, схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета да дават възможност за лоялна конкуренция при предоставянето на железопътни услуги.

43 Както следва от практиката на Съда, изключителната компетентност на регулаторния орган да разглежда всички спорове по член 56, параграф 1 от Директива 2012/34, е обоснована от същите тези цели и включва специалните правомощия, които са му възложени с параграфи 1, 6 и 9 от този член (вж. по аналогия решение от 27 октомври 2022 г., DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, т. 60).

44 По-конкретно, съгласно член 56, параграф 9 от Директива 2012/34, когато е сезиран с жалба, регулаторният орган е овластен да предприема действия за поправяне на положението, без това да засяга правомощието му да предприема, при необходимост служебно, подходящи мерки за коригиране на всякаква дискриминация спрямо „заявителите“ по смисъла на член 3, точка 19 от тази директива, тоест по-специално спрямо железопътните предприятия, на всякакви нарушения на пазара на железопътни услуги и на всякакви други нежелателни тенденции на този пазар (вж. в този смисъл решение от 3 май 2022 г., CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, т. 55, 56 и 61).

45 От член 56, параграф 9 също така следва, че действието на приеманите от регулаторния орган решения не е ограничено само до страните по отнесения до него спор, а се простира спрямо всички заинтересовани страни в железопътния сектор, независимо дали са транспортни предприятия, или управители на инфраструктури. По този начин регулаторният орган е в състояние да осигури равенство на достъпа до инфраструктурата за всички заинтересовани предприятия и поддържане на лоялна конкуренция в сектора на доставката на железопътни услуги (вж. по аналогия решение от 27 октомври 2022 г., DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, т. 66 и цитираната съдебна практика).

46 При тези условия, когато е сезиран с жалба от железопътно транспортно предприятие, регулаторният орган, който следва да осигури спазването на съответните им задължения както от управителите на инфраструктурата, така и от операторите на железопътни услуги, е длъжен да разглежда, съгласно самия текст на член 56, параграф 1 от Директива 2012/34, несправедливото или дискриминационно третиране, както и всякакви други вреди, което включва в частност въпросите, свързани с налагането на такси за инфраструктурата (вж. по аналогия решение от 27 октомври 2022 г., DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, т. 73).

47 Както посочва генералният адвокат в точка 66 от заключението си, възможността на железопътните транспортни предприятия да подават жалба до регулаторния орган, намира своето отражение в правомощието на този орган да се произнася по законосъобразността на решенията на управителите на инфраструктурата относно таксите, както потвърждава член 56, параграф 6 от Директива 2012/34, доколкото предвижда, че този орган трябва да гарантира, че определените от управителите на инфраструктурата такси са в съответствие с глава IV, раздел 2, който урежда таксите за инфраструктурата и за услугите, и че не са дискриминационни.

48 Оттук следва, че когато е сезиран на основание член 56, параграф 1 от Директива 2012/34, регулаторният орган не може валидно да отрече компетентността си да се произнася по законосъобразността на събраните в миналото такси за ползване на инфраструктурата (вж. по аналогия решение от 27 октомври 2022 г., DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, т. 74 и 87).

49 По-конкретно, правомощието на този орган да упражнява контрол за законосъобразност на таксите за ползване на инфраструктурата, не може да зависи от това дали е сезиран преди, или след изтичането на съответните периоди на валидност на тези такси.

50 От една страна, от самия текст на член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34 личи, че предоставените на регулаторния орган правомощия изобщо не са свързани с тези периоди на валидност.

51 Тази констатация намира потвърждение в обстоятелството, че Директива 2012/34 не определя въпросните периоди, нито ограничава до определен срок валидността на таксите за ползване на инфраструктурата или на схемите за налагане на такси, на които те се основават. По-конкретно, подобно на член 3 от Директива 2001/14 във връзка с член 2, буква й) и приложение I към нея, член 27 от Директива 2012/34 във връзка с член 3, точка 26 и приложение IV към нея просто предвижда задължението на управителя на инфраструктурата да публикува референтен документ за железопътната мрежа, който да определя в частност условията за достъп до железопътната инфраструктура, включително принципите на налагане на такси, тарифите и таксите, но не ограничава срока на валидност на този документ.

52 От правилата за годишното работно разписание също не може да се изведе някакво ограничение на срока на валидност на таксите или на схемите за налагане на такси, на които те се основават. Всъщност съгласно член 3, точка 28 от Директива 2012/34 във връзка с приложение VII към нея, също както е било съгласно член 2, буква м) от Директива 2001/14 във връзка с приложение III към нея, несъмнено работното разписание има ограничен период на валидност — една година. Разписанието обаче просто съдържа „данните, определящи всички планирани движения на влакове и подвижен състав, които ще се извършат по съответната инфраструктура“, и следователно не се отнася до тарифите и таксите.

53 От друга страна, ако член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34 се тълкува в смисъл, че вече събраните от управителя на инфраструктурата такси за ползване на инфраструктурата могат да се оспорват само през срока на валидност на тарифата, на която се основават, това би накърнило ефективността на установената с тази разпоредба система за контрол, а оттам и постигането на целите на Директивата.

54 Всъщност подобно тълкуване би възпрепятствало задачата на регулаторния орган да осигурява — както следва от точки 42—47 от настоящото решение — равенство на достъпа до инфраструктурата за всички заинтересовани предприятия и поддържане на лоялна конкуренция в сектора на доставката на железопътни услуги. То би могло и неоснователно да ограничи закрепеното в член 56, параграфи 1, 9 и 10 от Директива 2012/34 право на железопътните транспортни предприятия да подават жалби до регулаторния орган, за да оспорят таксите за ползване на инфраструктурата, и евентуално да изискват да се упражни съдебен контрол върху взетото от този орган решение чрез сезиране на компетентния за целта съд (вж. по аналогия решение от 8 юли 2021 г., Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, т. 57).

55 Освен това правомощието на регулаторния орган да проверява законосъобразността на събираните в миналото такси за ползване на инфраструктурата, независимо дали вече са изтекли съответните им периоди на валидност, непременно предполага този орган да може в съответните случаи да обявява тези такси за недействителни с действие ex tunc, както подчертава генералният адвокат в точки 44, 45, 47 и 48 от заключението си.

56 По-конкретно, ако компетентността на регулаторния орган се ограничи така, че той да взема решения само с действие занапред, това би могло до голяма степен да лиши от смисъл контрола върху събраните в миналото такси за ползване на инфраструктурата и така да накърни полезното действие на член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34.

57 При тези обстоятелства се налага констатацията, че тези разпоредби не допускат правна уредба на държава членка, която предвижда, че регулаторният орган не е компетентен нито да упражнява контрол за законосъобразност на таксите за ползване на инфраструктурата, чийто период на валидност е изтекъл, нито евентуално да ги обявява за недействителни с действие ex tunc.

58 Както следва от преюдициалното запитване, а и както беше потвърдено в съдебното заседание пред Съда, в случая е възможно подобно ограничение на компетентността на германския регулаторен орган да произтича от член 68, параграф 3 от ERegG.

59 В това отношение следва да се припомни, че за да се гарантира ефективността на всички разпоредби от правото на Съюза, принципът на предимство на правото на Съюза задължава по-специално националните юрисдикции във възможно най-голяма степен да тълкуват вътрешното си право по начин, съответстващ на правото на Съюза (решение от 8 март 2022 г., Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Директен ефект), C-205/20, EU:C:2022:168, т. 35 и цитираната съдебна практика).

60 Задължението за съответстващо тълкуване на националното право обаче има известни ограничения, и по-специално не може да служи за основа на тълкуване contra legem на националното право (решение от 8 март 2022 г., Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Директен ефект), C-205/20, EU:C:2022:168, т. 36 и цитираната съдебна практика).

61 Следва също да се припомни, че когато не може да тълкува националната правна уредба в съответствие с изискванията на правото на Съюза, по силата на принципа на предимство националният съд, натоварен в рамките на своята компетентност с прилагането на разпоредбите от правото на Съюза, е длъжен да гарантира пълното действие на установените в това право изисквания по спора, с който е сезиран, като при необходимост

сам вземе решение да остави без приложение всяка национална правна уредба или практика, дори да е по-късна, която противоречи на разпоредба от правото на Съюза с директен ефект, без да е необходимо да иска или да изчаква премахването на тази национална уредба или практика по законодателен или друг конституционен ред (решения от 24 юни 2019 г., Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, т. 58 и 61, и от 8 март 2022 г., Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Директен ефект), C-205/20, EU:C:2022:168, т. 37).

62 Що се отнася до правото на железопътните транспортни предприятия да обжалват по административен и по съдебен ред, което е предвидено в член 56, параграфи 1, 9 и 10 от Директива 2012/34, тези разпоредби са безусловни и достатъчно точни и следователно имат директен ефект. Оттук следва, че те са задължителни за всички органи на държавите членки, тоест не само за националните правораздавателни органи, но също за всички органи на администрацията, включително децентрализираните, и тези органи са длъжни да ги прилагат (вж. в този смисъл решения от 22 юни 1989 г., Costanzo, 103/88, EU:C:1989:256, т. 33, и от 8 юли 2021 г., Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, т. 58).

63 Ето защо не само запитващата юрисдикция, но в съответните случаи и Федералната агенция за мрежите следва да тълкуват член 68, параграф 3 от ERegG, доколкото е възможно, в съответствие с член 56, параграфи 1, 9 и 10 от Директива 2012/34, а ако се приеме, че такова тълкуване би било contra legem — да оставят без последици тази разпоредба от германското право, за да позволят на железопътните транспортни предприятия да упражнят правото си да оспорват законосъобразността на събираните в миналото такси за ползване на инфраструктурата.

64 Следва още да се подчертае, че нито в член 56, параграфи 1, 9 и 10 от Директива 2012/34, нито в друга от разпоредбите на тази директива има предвиден срок, с изтичането на който предприятията вече да не могат да оспорват законосъобразността на таксите за ползване на инфраструктурата.

65 При тези обстоятелства, както по същество посочва генералният адвокат в точка 36 от заключението си, съгласно принципа на процесуална автономия всяка държава членка е компетентна да определи разумни времеви граници за подаването на жалбите, с които заявителите, в това число железопътните транспортни предприятия, искат от регулаторния орган съгласно член 56, параграф 1 от Директива 2012/34 да упражни контрол за законосъобразност на решенията на управителя на инфраструктурата, що се отнася в частност до схемата за налагане на такси и до размера или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, при условие че са спазени принципите на равностойност и ефективност (вж. по аналогия решения от 28 ноември 2000 г., Roquette Frères, C-88/99, EU:C:2000:652, т. 20 и 21, и от 19 декември 2019 г., Cargill Deutschland, C-360/18, EU:C:2019:1124, т. 46).

66 Освен това следва да се отбележи, че целите на Директива 2012/34 трябва да се осъществяват в националното право при спазване на изискванията на принципа на правна сигурност, което за въпросните времеви граници означава, че държавите членки са длъжни да въведат достатъчно точна, ясна и предвидима уредба на сроковете, позволяваща на заинтересованите да се запознаят с правата и задълженията си (вж. по аналогия решение от 18 октомври 2012 г., Pelati, C-603/10, EU:C:2012:639, т. 36 и цитираната съдебна практика).

67 Според изтъкнатото в представените на Съда писмени становища и в съдебното заседание от 15 юни 2023 г. германското право не предвижда конкретен срок за подаването на жалбите по член 56, параграф 1 от Директива 2012/34. Не е обаче от компетентността на Съда да се произнася по тълкуването на германското право. Запитващата юрисдикция следва да установи кои от предвидените в това право давностни и преклузивни правила биха могли да са приложими по отношение на исканията на жалбоподателите в главното производство, да провери дали тези правила установяват достатъчно точна, ясна и предвидима уредба на сроковете и да определи дали посочените искания са предявени в наложените срокове.

68 По всички изложени съображения на първия, втория и третия въпрос следва да се отговори, че член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска правна уредба на държава членка, която изключва всяко правомощие на сезирания с искане по член 56, параграф 1 регулаторен орган да проверява законосъобразността на таксите за ползване на инфраструктурата, чийто период на валидност е изтекъл, и да ги обявява за недействителни с действие ex tunc.

***По четвъртия въпрос***

69 С четвъртия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 56, параграф 9 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че изисква регулаторният орган да може да разпорежда възстановяване на такси за ползване на инфраструктурата, когато националното право предоставя това правомощие на гражданските съдилища.

70 В това отношение следва да се припомни, както следва от точка 44 от настоящото решение, че по силата на член 56, параграф 9 от Директива 2012/34, когато е сезиран с жалба, регулаторният орган предприема действия за поправяне на положението, без това да засяга правомощието му да предприема, при необходимост служебно, подходящи мерки за коригиране на всякаква дискриминация спрямо заявителите, тоест по-специално спрямо железопътните предприятия, на всякакви нарушения на пазара на железопътни услуги и на всякакви други нежелателни тенденции на този пазар.

71 От отговора на първия, втория и третия въпрос следва, че тази разпоредба изисква регулаторният орган да е по-конкретно компетентен да обявява за недействителни таксите за ползване на инфраструктурата с действие ex tunc. Въпросът обаче стои различно, когато става дума за възстановяването на такива такси.

72 Както отбелязва генералният адвокат в точки 73 и 75 от заключението си, видно от анализа на формулировката на член 56, параграф 9 от Директива 2012/34, тази разпоредба не задължава държавите членки да предвидят правомощие за регулаторния орган сам да разпорежда възстановяване на таксите за ползване на инфраструктурата, а им позволява в рамките на своята процесуална автономия да установят други системи, които например предвиждат гражданските съдилища отделно да разглеждат исканията за възстановяване.

73 Ефективността на член 56, параграф 9 от Директива 2012/34 не изисква и регулаторният орган да може при всички случаи сам да се произнася относно възстановяването на таксите за ползване на инфраструктурата, които е обявил за незаконосъобразни.

74 От една страна, когато този орган обявява за недействителни прилаганите от управителя на инфраструктурата тарифи и такси за ползване на инфраструктурата, припомнената в точка 45 от настоящото решение задължителна сила на неговите решения по отношение на всички заинтересовани в железопътния сектор позволява на тези заинтересовани лица да узнаят със сигурност правата и задълженията си. При тези условия, за да се позволи на оплакващите се от дискриминация предприятия да предявят правата си и за да се осигури по този начин действително премахване на нарушенията на конкуренцията, не изглежда абсолютно необходимо регулаторният орган да определя и точния размер на платените без основание такси с цел да разпореди възстановяването им.

75 От друга страна, член 56, параграф 9 от Директива 2012/34 несъмнено задължава регулаторния орган да се произнася по всички жалби в особено кратък срок. Въпреки че наистина най-вече по съображения за правна сигурност този орган трябва да се произнася по законосъобразността на оспорваните такси за ползване на инфраструктурата възможно най-бързо, независимо дали в момента са в сила, или периодът им на валидност е изтекъл, все пак тези съображения не изискват след приемането на решение, с което въпросните такси се обявяват за недействителни, в същия срок да се определят и подлежащите на възстановяване суми, евентуално увеличени с лихви.

76 Това тълкуване на член 56, параграф 9 от Директива 2012/34 вече е потвърдено от Съда, който е постановил, че е допустимо държавите членки да предвидят, че решението относно възстановяването на надвзети такси за ползване на инфраструктурата е от компетентността не на регулаторния орган, а на гражданските съдилища, които прилагат гражданското право, но при условие че преди това този орган се е произнесъл по незаконосъобразността на таксите (вж. в този смисъл решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, т. 97).

77 В това отношение следва още да се подчертае, както прави генералният адвокат в точка 75 от заключението си, че когато определят в националното си право способите за защита, чрез които управителят на инфраструктурата може да бъде задължен да възстанови надвзети такси за ползване на инфраструктурата, и особено когато решат да предоставят за целта изключителна компетентност на гражданските съдилища, държавите членки са длъжни да спазват принципите на равностойност и ефективност.

78 По всички изложени съображения на четвъртия въпрос следва да се отговори, че член 56, параграф 9 от Директива 2012/34 трябва да се тълкува в смисъл, че не изисква регулаторният орган да може сам да разпорежда възстановяване на такси за ползване на инфраструктурата, когато националното право предоставя това правомощие на гражданските съдилища, при условие че са спазени принципите на равностойност и ефективност.

***По петия въпрос***

79 Предвид отговора на първия, втория и третия въпрос не е необходимо да се отговаря на петия, който е зададен само за случай на отрицателен отговор на Съда по първия и втория въпрос.

**По съдебните разноски**

80 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

1) **Член 56, параграфи 1, 6 и 9 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство**

**трябва да се тълкува в смисъл, че**

**не допуска правна уредба на държава членка, която изключва всяко правомощие на сезирания с искане по член 56, параграф 1 регулаторен орган да проверява законосъобразността на таксите за ползване на инфраструктурата, чийто период на валидност е изтекъл, и да ги обявява за недействителни с действие ex tunc.**

2) **Член 56, параграф 9 от Директива 2012/34**

**трябва да се тълкува в смисъл, че**

**не изисква регулаторният орган да може сам да разпорежда възстановяване на такси за ползване на инфраструктурата, когато националното право предоставя това правомощие на гражданските съдилища, при условие че са спазени принципите на равностойност и ефективност.**

Подписи