Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

7. března 2024*

„Řízení o předběžné otázce – Železniční doprava – Směrnice 2012/34/EU – Přístup k železniční infrastruktuře – Zpoplatnění – Článek 56 – Jediný vnitrostátní regulační subjekt pro železniční odvětví – Pravomoci – Kontrola poplatků za infrastrukturu, jejichž doba platnosti uplynula – Pravomoc konstatovat neplatnost s účinkem *ex tunc* a nařídit vrácení poplatků“

Ve věci C-582/22,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Verwaltungsgericht Köln (správní soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) ze dne 1. září 2022, došlým Soudnímu dvoru dne 2. září 2022, opraveným rozhodnutím ze dne 27. června 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 29. června 2023, v řízení

Die Länderbahn GmbH,

Prignitzer Eisenbahn GmbH,

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

proti

Bundesrepublik Deutschland

za účasti:

DB Netz AG,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení: C. Lycourgos, předseda senátu, O. Spineanu-Matei, J.-C. Bonichot (zpravodaj), S. Rodin a L. S. Rossi, soudci,

generální advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

za soudní kancelář: M. Krausenböck, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 15. června 2023,

* Jednací jazyk: němčina

s ohledem na vyjádření, která předložili:

– za Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH a Ostseeland Verkehrs GmbH: B. Uhlenhut, Rechtsanwalt,

– za Bundesrepublik Deutschland: J. Becker, U. Geers, J. Kirchhartz, C. Mögelin a V. Schmidt, jako zmocněnci,

– za DB Netz AG: H. Krüger, Rechtsanwalt,

– za litevskou vládu: K. Dieninis, S. Grigonis a V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, jako zmocněnci,

– za rakouskou vládu: G. Kunnert a R. Schuster, jako zmocněnci,

– za polskou vládu: B. Majczyna a M. Rzotkiewicz, jako zmocněnci,

– za norskou vládu: V. Hauan a K. Møse, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi: P. Messina a G. Wilms, jako zmocněnkyně,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 21. září 2023,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32), jakož i podpůrně čl. 19 odst. 1 druhého pododstavce SEU a článku 47 Listiny základních práv Evropské unie.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi Die Länderbahn GmbH, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH a Ostseeland Verkehrs GmbH na straně jedné a Bundesrepublik Deutschland (Spolková republika Německo), zastoupenou Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Spolková agentura pro elektřinu, plyn, telekomunikace, poštu a železnice, Německo) (dále jen „Spolková agentura pro sítě“), na straně druhé, ve věci přezkumu legality poplatků za infrastrukturu vybíraných společností DB Netz AG v rámci jízdního řádu platného v období od prosince 2002 do prosince 2011.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 2001/14/ES

3 Podle článku 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. 2001, L 75, s. 29; Zvl. vyd. 07/05, s. 404):

„Pro účely této směrnice se

[…]

j) ‚zprávou o síti' rozumí podrobný výklad všeobecných pravidel, lhůt, postupů a kritérií týkajících se systému zpoplatnění a přidělování kapacit. Také obsahuje informace potřebné k podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury;

[…]

m) ‚jízdním řádem' rozumí údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje v rámci příslušné železniční infrastruktury v době jeho platnosti;

4 Článek 3 této směrnice, nadepsaný „Zpráva o síti", stanoví:

„1. Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní zprávu o síti […].

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům. Obsahuje informace určující podmínky přístupu k dotyčné železniční infrastruktuře. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze I.

3. Zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby.

4. Zpráva o síti se zveřejní nejpozději čtyři měsíce před konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury."

5 Článek 30 uvedené směrnice, nadepsaný „Regulační subjekt", stanoví:

„[…]

2. Žadatel má právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat odvolání proti rozhodnutím přijatým provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem, která se týkají

a) zprávy o síti;

[…]

d) systému zpoplatnění;

e) úrovně nebo systému poplatků za infrastrukturu, které jsou nebo mohou být účtovány;

[…]

3. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou II a byly nediskriminační. […]

[…]

5. Regulační subjekt rozhoduje o všech stížnostech a provádí opatření k nápravě situace nejpozději do dvou měsíců ode dne obdržení veškerých informací.

Aniž je dotčen odstavec 6, jsou rozhodnutí regulačního subjektu závazná pro všechny strany, na něž se rozhodnutí vztahuje.

[…]

6. Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkoumání.“

6 Příloha I téže směrnice týkající se „[o]bsah[u] zprávy o síti“ zní následovně:

„Zpráva o síti podle článku 3 obsahuje tyto informace:

[…]

2. Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, a dostatečné informace o poplatcích za služby uvedené v příloze II poskytované pouze jedním dodavatelem. Upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky používané při uplatňování čl. 7 odst. 4 a 5 a článků 8 a 9. Obsahuje informace o stanovených nebo předpokládaných změnách poplatků.

[…]“

7 Příloha III směrnice 2001/14 v bodě 1 uvádí:

„Jízdní řád se sestavuje jednou za kalendářní rok.“

Směrnice 2012/34

8 V bodech 42 a 76 odůvodnění směrnice 2012/34 je uvedeno:

„(42) Systémy zpoplatnění a přidělování kapacit by měly všem podnikům umožňovat rovný a nediskriminační přístup a snažit se co nejlépe odpovídat potřebám všech uživatelů a druhů dopravy spravedlivým a nediskriminačním způsobem. Tyto systémy by měly umožňovat spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb.“

[…]

(76) Účinné řízení a spravedlivé a nediskriminační využívání železniční infrastruktury si žádají zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování pravidel stanovených v této směrnici a působícího jako subjekt příslušný pro přezkum rozhodnutí, aniž by byla dotčena možnost přezkumu soudního. Tento regulační subjekt by měl být s to prosazovat své požadavky na informace a rozhodnutí příslušnými sankcemi.“

9 Článek 3 této směrnice, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

1) ‚železničním podnikem‘ každý veřejný nebo soukromý podnik licencovaný v souladu s touto směrnicí, jehož hlavní činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde rovněž zahrnuty podniky, které pouze poskytují trakci;

2) ‚provozovatelem infrastruktury‘ každý subjekt nebo podnik pověřený zejména zřízením, správou a udržováním železniční infrastruktury, včetně řízení dopravy a zabezpečení a signalizace. Funkce provozovatele infrastruktury na železniční síti nebo části železniční sítě je možné přidělit různým subjektům nebo podnikům;

[…]

19) ‚žadatelem‘ železniční podnik nebo mezinárodní seskupení železničních podniků nebo jiné osoby nebo právní subjekty, jako například příslušné orgány ve smyslu nařízení [Evropského parlamentu a Rady] (ES) č. 1370/2007 [ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. 2007, L 315, s. 1)] a zasilatelé, dopravci a provozovatelé kombinované dopravy se zájmem v oblasti veřejné služby nebo obchodním zájmem na získání kapacity infrastruktury;

[…]

26) ‚zprávou o síti‘ podrobný výklad všeobecných pravidel, lhůt, postupů a kritérií systému zpoplatnění a systému přidělování kapacity, včetně informací potřebných k podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury;

[…]

28) ‚jízdním řádem sítě‘ údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje v rámci příslušné železniční infrastruktury v době jeho platnosti;

[…]“

10 Článek 27, nadepsaný „Zpráva o síti“, obsažený v oddíle 1 kapitoly IV uvedené směrnice, která obsahuje pravidla týkající se „zpoplatnění použití železniční infrastruktury a přidělování kapacity železniční infrastruktury“, stanoví:

„1. Provozovatel infrastruktury po projednání se zúčastněnými stranami vypracuje a zveřejní zprávu o síti, kterou je možno obdržet za poplatek nepřesahující náklady na její vydání. […]

2. Zpráva o síti stanoví povahu infrastruktury dostupné železničním podnikům a obsahuje informace určující podmínky přístupu k příslušné železniční infrastruktuře […]. Obsah zprávy o síti je stanoven v příloze IV.

3. Zpráva o síti se aktualizuje a mění podle potřeby.

4. Zpráva o síti se zveřejní nejpozději čtyři měsíce před konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury.“

11 Oddíl 2 kapitoly IV téže směrnice se týká „[p]oplatk[ů] za infrastrukturu a služby“.

12 Článek 56 směrnice 2012/34, nadepsaný „Funkce regulačního subjektu“, stanoví:

„1. Aniž je dotčen čl. 46 odst. 6, má žadatel právo podat stížnost regulačnímu subjektu, pokud se domnívá, že se s ním nejedná poctivě, že je diskriminován nebo jinak poškozen, a zejména může podat žádost o přezkum rozhodnutí přijatých provozovatelem infrastruktury nebo případně železničním podnikem nebo provozovatelem zařízení služeb, která se týkají:

a) zprávy o síti v předběžném i konečném znění;

[…]

d) systému zpoplatnění;

e) výše nebo struktury poplatků za infrastrukturu, které jsou nebo mohou být účtovány;

[…]

g) přístupu ke službám a zpoplatnění služeb podle článku 13.

2. Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních orgánů pro hospodářskou soutěž týkající se zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, má regulační subjekt pravomoc sledovat situaci v oblasti hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy a z vlastní iniciativy a s cílem předcházet diskriminaci žadatelů zejména kontroluje odst. 1 písm. a) až g). Kontroluje zejména to, zda zpráva o síti neobsahuje diskriminační ustanovení […]

[…]

6. Regulační subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s kapitolou IV oddílem 2 a byly nediskriminační. Vyjednávání mezi žadateli a provozovatelem infrastruktury o výši poplatků za využití infrastruktury jsou přípustná pouze tehdy, pokud se uskutečňují pod dohledem regulačního subjektu. […]

[…]

9. Regulační subjekt posoudí všechny stížnosti a případně si do jednoho měsíce ode dne přijetí stížnosti vyžádá relevantní informace a zahájí konzultace se všemi zúčastněnými stranami. Rozhoduje o všech stížnostech, přijímá opatření k nápravě situace a informuje zúčastněné strany o svém odůvodněném rozhodnutí ve stanovené rozumné lhůtě, a v každém případě do šesti týdnů ode dne obdržení veškerých relevantních informací. Aniž jsou dotčeny pravomoci vnitrostátních

orgánů v oblasti hospodářské soutěže pro zajištění hospodářské soutěže na trzích železniční dopravy, regulační subjekt v případech, kdy je to vhodné, rozhodne z vlastní iniciativy o vhodných opatřeních k nápravě diskriminace žadatelů, narušení trhu a jakéhokoli jiného nežádoucího vývoje na těchto trzích, zejména ve vztahu k odst. 1 písm. a) až g).

Rozhodnutí regulačního subjektu je závazné pro všechny strany, na něž se toto rozhodnutí vztahuje, a nepodléhá kontrole jiné správní instance. Regulační subjekt musí být schopen prosazovat svá rozhodnutí příslušnými sankcemi, včetně pokut.

[…]

10. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá regulačním subjektem podléhala soudnímu přezkumu. Žádost o přezkum může mít vůči rozhodnutí regulačního subjektu odkladný účinek, pouze pokud okamžitý účinek rozhodnutí regulačního subjektu může u strany žádající o přezkum rozhodnutí vést k nenapravitelným nebo zjevně nepřiměřeným škodám. Tímto ustanovením nejsou v příslušných případech dotčeny pravomoci soudu projednávajícího žádost o přezkum rozhodnutí stanovené ústavním právem.

[…]“

13 Příloha IV této směrnice, týkající se „[o]bsah[u] zprávy o síti“, zní následovně:

„Zpráva o síti uvedená v článku 27 obsahuje tyto informace:

[…]

2) Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech. Tento oddíl obsahuje odpovídající údaje o systému zpoplatnění, dostatečné informace o poplatcích, jakož i další příslušné informace o přístupu týkající se služeb uvedených v příloze II, které poskytuje pouze jediný dodavatel. Upřesňuje metodiku, pravidla a případně tabulky k provedení článků 31 až 36, pokud jde o náklady i poplatky. Obsahuje informace o změnách poplatků, o kterých již bylo rozhodnuto, nebo které se předpokládají v příštích pěti letech, jsou-li takové informace k dispozici.

[…]“

14 Příloha VII uvedené směrnice v bodě 1 stanoví, že „[j]ízdní řád sítě se sestavuje jednou za kalendářní rok“.

Německé právo

15 Ustanovení § 66 Eisenbahnregulierungsgesetz (zákon o regulaci železnic) ze dne 29. srpna 2016 (BGBl. 2016 I, s. 2082), ve znění použitelném na spor v původním řízení (dále jen „ERegG“), nadepsaného „Regulační subjekt a jeho úkoly“, v odstavcích 1, 3 a 4 stanoví:

„(1) Pokud se držitel oprávnění k přístupu domnívá, že rozhodnutími provozovatele železniční infrastruktury byl diskriminován či jeho práva byla nějakým jiným způsobem poškozena, má právo podat stížnost k regulačnímu subjektu […].

[…]

(3) Pokud nedojde k dohodě o přístupu nebo o rámcové smlouvě, rozhodnutí provozovatele železniční infrastruktury mohou být přezkoumána regulačním subjektem, a to na žádost držitele oprávnění k přístupu nebo z moci úřední. Žádost musí být podána ve lhůtě, ve které by mohla být přijata nabídka na uzavření dohod v souladu s § 13 odst. 1 druhou větou nebo § 54 třetí větou.

(4) Předmětem přezkumu na žádost nebo z moci úřední mohou být zejména:

[…]

5. systém zpoplatnění;

6. výše nebo struktura poplatků za využití infrastruktury, které držitel oprávnění k přístupu má nebo by měl platit;

7. výše nebo struktura dalších poplatků, které držitel oprávnění k přístupu má nebo by měl platit;

[…]“

16 Ustanovení § 67 ERegG, nadepsaného „Pravomoci regulačního subjektu, dohled nad dopravním trhem, pravidla výkonu rozhodnutí“, v odstavci 1 stanoví:

„Regulační subjekt může ve vztahu k železnicím a dalším osobám, na něž se vztahují ustanovení tohoto zákona, přijmout opatření nezbytná k odstranění nebo k předcházení porušování tohoto zákona nebo aktů Evropské unie přímo použitelných v oblasti působnosti tohoto zákona. Pokud regulační subjekt vykonává své příkazy, může výše penále odchylně od § 11 odst. 3 Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz [(zákon o výkonu rozhodnutí ve správní oblasti)] dosáhnout výše 500 000 eur.“

17 Paragraf 68 ERegG, nadepsaný „Rozhodnutí regulačního subjektu“, zní následovně:

„(1) Regulační subjekt stížnost přezkoumá do jednoho měsíce po jejím obdržení. Za tímto účelem požádá zúčastněné strany, aby poskytly informace nezbytné k rozhodování, a zahájí rozhovory se všemi zúčastněnými stranami. O stížnosti rozhodne, přijme opatření nezbytná k nápravě situace a informuje dotčené strany o svém odůvodněném rozhodnutí v předem určené přiměřené lhůtě a v každém případě do šesti týdnů ode dne obdržení veškerých relevantních informací. Aniž jsou dotčeny pravomoci orgánů pro hospodářskou soutěž, rozhodne z moci úřední o přiměřených opatřeních k předcházení diskriminace nebo narušení trhu.

(2) Pokud v případě uvedeném v § 66 odst. 1 a 3 rozhodnutí provozovatele železniční infrastruktury zasahuje do práva držitele oprávnění k přístupu k železniční infrastruktuře:

1. regulační subjekt nařídí provozovateli železniční infrastruktury, aby rozhodnutí změnil, nebo

2. regulační subjekt rozhodne o platnosti smlouvy či poplatků, prohlásí smlouvy za neúčinné a stanoví smluvní podmínky nebo poplatky.

Rozhodnutí zmiňované v první větě se může týkat také zprávy o síti nebo podmínek využívání zařízení služeb.

(3) Regulační subjekt může provozovateli železniční infrastruktury s účinkem do budoucna uložit, aby změnil opatření stanovená § 66 odst. 4, nebo je prohlásit za neplatná v rozsahu

v jakém nejsou v souladu s ustanoveními tohoto zákona či s akty Evropské unie přímo použitelnými v oblasti působnosti tohoto zákona.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

18 Žalobkyně v původním řízení jsou nebo byly podniky železniční dopravy, které v Německu nabízejí nebo nabízely dopravní služby na regionální úrovni s využitím železniční infrastruktury patřící společnosti DB Netz, vedlejší účastnici v původním řízení.

19 DB Netz je součástí skupiny Deutsche Bahn AG. Provozuje největší železniční síť v Německu a z tohoto titulu vybírá poplatky za využívání infrastruktury. Tyto poplatky se určují pro každý železniční dopravní podnik zvlášť na základě tarifů, které společnost DB Netz stanoví ve zprávě o síti, kterou zveřejňuje. Tyto tarify platí po období platnosti jízdního řádu, tedy jeden rok.

20 Žalobkyně v původním řízení měly za to, že tarify stanovené společností DB Netz, použitelné během období platnosti jízdního řádu v letech 2002/2003 až 2010/2011, byly zčásti protiprávní z důvodu, že obsahovaly „regionální faktor“, který diskriminoval podniky provozující regionální linky. Proto buď zaplatily poplatky požadované společností DB Netz s výhradou, nebo je snížily a část zadržely.

21 Tytéž tarify byly předmětem několika kontrol *ex ante* prováděných Spolkovou agenturou pro sítě, která je jediným vnitrostátním regulačním subjektem pro železniční odvětví v Německu. Německé právo totiž stanovilo předběžnou kontrolu zásad zpoplatnění a přiznalo tomuto subjektu právo vznést námitku, které však tento subjekt v projednávaném případě nevyužil. Kromě toho od roku 2008 Spolková agentura pro sítě provedla různé kontroly „regionálních faktorů“, které byly od 1. ledna 2003 součástí tarifů společnosti DB Netz.

22 Rozhodnutím ze dne 5. března 2010 Spolková agentura pro sítě prohlásila zprávu o síti vypracovanou společností DB Netz pro jízdní řád pro rok 2010/2011, jehož vstup v platnost byl stanoven na 12. prosince 2010, za neplatnou v rozsahu, v němž stanoví uplatnění takového „regionálního faktoru“. Z tohoto rozhodnutí vyplývalo, že je na civilních soudech, aby rozhodly o vrácení případných nadměrných poplatků na základě tohoto faktoru.

23 Společnost DB Netz podala námitku proti uvedenému rozhodnutí, které bylo následně zrušeno Spolkovou agenturou pro sítě při uzavření veřejnoprávní smlouvy se společností DB Netz. Tato smlouva stanovila použití sníženého regionálního faktoru během doby platnosti jízdního řádu na rok 2010/2011 a poté zrušení tohoto faktoru od vstupu v platnost jízdního řádu na rok 2011/2012.

24 Několik podniků železniční dopravy, včetně žalobkyň v původním řízení, pokud jde o část sporných poplatků, podalo k civilním soudům návrhy na vrácení poplatků za infrastrukturu, které byly společností DB Netz údajně vybrány nadmíru. Za účelem rozhodnutí o těchto žádostech tyto soudy zpravidla posuzovaly spravedlivost těchto poplatků případ od případu. Tato praxe byla potvrzena ze strany Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) v rozsudku ze dne 18. října 2011 (KZR 18/10).

25 V rozsudku ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), však Soudní dvůr rozhodl, že směrnice 2001/14, která předcházela směrnici 2012/34, brání použití vnitrostátní právní úpravy, která stanoví, že obecné soudy mohou v jednotlivých případech přezkoumávat přiměřenost poplatků za využívání železniční infrastruktury. Zejména z bodu 97 uvedeného

rozsudku vyplývá, že o vrácení poplatků podle ustanovení občanského práva lze uvažovat pouze tehdy, byla-li v souladu s ustanoveními vnitrostátního práva protiprávnost poplatku s ohledem na právní úpravu přístupu k železniční infrastruktuře již dříve konstatována regulačním subjektem nebo soudem, který zkoumal rozhodnutí tohoto subjektu, a pokud návrh znějící na vrácení může být předmětem žaloby před vnitrostátními civilními soudy spíše než opravného prostředku stanoveného touto právní úpravou.

26 Po vyhlášení rozsudku ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), se žalobkyně v původním řízení s odvoláním na § 66 a § 68 ERegG domáhaly, aby Spolková agentura pro sítě zaprvé konstatovala neplatnost poplatků za užívání infrastruktury vybíraných společností DB Netz za období platnosti jízdního řádu v letech 2002/2003 až 2010/2011 a zadruhé aby této společnosti uložila povinnost vrátit jim nadměrné poplatky.

27 Tyto žádosti byly zamítnuty rozhodnutími Spolkové agentury pro sítě ze dne 11. října 2019, 3. července 2020 a 11. prosince 2020 z důvodu, že jsou nepřípustné vzhledem k neexistenci právního základu, který by umožnil následnou kontrolu dotčených poplatků. Na podporu těchto rozhodnutí Spolková agentura pro sítě uvedla, že podniky železniční dopravy měly možnost zpochybnit poplatky po dobu jejich platnosti.

28 Žalobami podanými dne 6. a 9. listopadu 2019 se žalobkyně v původním řízení domáhaly, aby Verwaltungsgericht Köln (správní soud v Kolíně nad Rýnem, Německo), který je předkládajícím soudem, určil, že Spolková agentura pro sítě je povinna provést následný přezkum dotčených poplatků vybíraných společností DB Netz, prohlásit případně tyto poplatky za neplatné s účinkem *ex tunc* a rozhodnout o povinnosti společnosti DB Netz vrátit nadměrné poplatky.

29 Aby mohl předkládající soud rozhodnout spory, které mu byly předloženy, má za to, že je třeba vyložit zejména čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34.

30 Má za to, že žádost o přezkum stanovená v odstavci 1 tohoto článku 56 se týká pouze škod, které již vznikly a které vyplývají ze současných nebo minulých porušení platného regulačního rámce. Naproti tomu preventivní opatření regulačního subjektu jsou předmětem odlišných pravidel stanovených v odstavci 2 uvedeného článku. Kromě toho z odstavců 6 a 9 téhož článku vyplývá, že regulační subjekt má široký prostor pro uvážení. Na základě stížnosti tak může přijmout „opatření k nápravě situace“, a jedná-li z vlastního podnětu, „vhodná opatření k nápravě diskriminace“.

31 Tento výklad článku 56 směrnice 2012/34 potvrzují cíle sledované touto směrnicí. Z bodů 42 a 76 odůvodnění směrnice 2012/34 vyplývá, že jejím cílem je zejména zajistit nediskriminační přístup železničních dopravních podniků k infrastruktuře a regulační subjekt musí dbát na dosažení tohoto cíle.

32 Předkládající soud v tomto ohledu zdůrazňuje, že podle něj postup předběžné kontroly, který byl stanoven německým právem a umožňoval regulačnímu subjektu rozhodnout o zásadách zpoplatnění infrastruktury před jejich vstupem v platnost, nemohl zhojit neexistenci kontroly *ex post*.

33 Kromě toho má tento soud za to, že rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), potvrzuje existenci práva na „vrácení“ poplatků neoprávněně vybraných v minulosti, přičemž jeho výkon podmiňuje předchozím konstatováním protiprávnosti těchto poplatků regulačním subjektem. Pokud by tedy tento subjekt neměl

pravomoc přezkoumávat poplatky, jejichž doba platnosti uplynula, podniky železniční dopravy by byly zbaveny svého práva na účinnou právní ochranu a zároveň by provozovatel infrastruktury nadále využíval neoprávněných poplatků.

34 Předkládající soud má naproti tomu pochybnosti o tom, zda unijní právo vyžaduje, aby uvedený subjekt mohl sám rozhodnout o výši poplatků, které mají být vráceny, nebo jejich vrácení nařídit. Navzdory právnímu rámci je totiž vztah mezi železničními dopravními podniky a provozovateli infrastruktury smluvní povahy a přirozeně spadá do pravomoci civilních soudů.

35 Pro všechny případy předkládající soud zdůrazňuje, že pro rozhodnutí sporů, které jsou mu předloženy, není nezbytné určit, zda § 66 a násl. ERegG, na nichž jsou založeny návrhy žalobkyň v původním řízení, musí být vykládány v souladu s unijním právem, nebo zda je s ohledem na rozsudek ze dne 8. července 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), přímo použitelný článek 56 směrnice 2012/34.

36 Za těchto podmínek se Verwaltungsgericht Köln (správní soud v Kolíně nad Rýnem) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice [2012/34] vykládán v tom smyslu, že systém zpoplatnění může být způsobilým předmětem stížnosti i v případě, že již uplynula doba platnosti poplatku, který má být přezkoumán [stížnost proti tzv. historickým poplatkům (Altentgelt)]?

2) V případě kladné odpovědi na první otázku: Musí být čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice [2012/34] vykládán v tom smyslu, že regulační subjekt může při následné kontrole historických poplatků tyto poplatky prohlásit za neplatné s účinkem *ex tunc*?

3) V případě kladné odpovědi na první a druhou otázku: Připouští výklad čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice [2012/34] vnitrostátní právní úpravu, která vylučuje možnost následné kontroly historických poplatků s účinkem *ex tunc*?

4) V případě kladné odpovědi na první a druhou otázku: Musí být čl. 56 odst. 9 směrnice [2012/34] vykládán v tom smyslu, že opatření příslušného regulačního subjektu k nápravě situace, která jsou v něm stanovena, co do právních důsledků v zásadě zahrnují i možnost nařídit provozovateli infrastruktury vrácení protiprávně vybraných poplatků, ačkoli nároky na vrácení zaplacených poplatků lze ve vztahu mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury vymáhat v rámci občanského soudního řízení?

5) V případě záporné odpovědi na první nebo druhou otázku: Vyplývá z čl. 47 prvního pododstavce [Listiny základních práv] a čl. 19 odst. 1 druhého pododstavce SEU právo podat stížnost proti historickým poplatkům, v každém případě tehdy, pokud je podle judikatury Soudního dvora ve věci CTL Logistics (rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, C-489/15, EU:C:2017:834) bez rozhodnutí regulačního subjektu o stížnosti vyloučeno vrácení protiprávních historických poplatků podle pravidel vnitrostátního občanského práva?“

Řízení před Soudním dvorem

37 Dopisem došlým Soudnímu dvoru dne 29. června 2023, tedy po ukončení písemné i ústní části řízení, předkládající soud informoval Soudní dvůr, že rozhodnutím ze dne 27. června 2023 ukončil řízení, které před ním probíhalo ve vztahu ke společnosti Ostseeland Verkehrs GmbH, z důvodu, že vzala svou žalobu zpět.

K předběžným otázkám

Úvodní poznámky

38 Úvodem je třeba poznamenat, že položené otázky se týkají směrnice 2012/34, zatímco poplatky za infrastrukturu dotčené v původním řízení byly stanoveny a vybírány podle směrnice, která jí předcházela, a sice směrnice 2001/14. Naproti tomu až po uplynutí lhůty pro provedení směrnice 2012/34 se žalobkyně v původním řízení obrátily na německý regulační subjekt pro železniční odvětví, totiž na Spolkovou agenturu pro sítě, se žádostí, aby mimo jiné konstatoval nezákonnost těchto poplatků.

39 Jak však generální advokát v podstatě uvedl v bodě 25 svého stanoviska, v projednávané věci není nutné určit, zda je třeba použít směrnici 2012/34 nebo směrnici 2001/14. Pravidla uvedená předkládajícím soudem, konkrétně pravidla stanovená v čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34, totiž v podstatě odpovídají pravidlům obsaženým v čl. 30 odst. 2, 3 a 5 směrnice 2001/14 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. října 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 64). Z toho vyplývá, že jejich výklad musí být v zásadě stejný, a proto se judikatura Soudního dvora týkající se výkladu těchto ustanovení směrnice 2001/14 použije *mutatis mutandis* na odpovídající ustanovení směrnice 2012/34.

40 Za těchto podmínek je třeba na položené otázky odpovědět s odkazem na směrnici 2012/34, podobně jako učinil předkládající soud.

K první až třetí otázce

41 Podstatou první až třetí otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že brání právní úpravě členského státu, která vylučuje jakoukoli pravomoc regulačního subjektu, kterému byla předložena žádost založená na odstavci 1 tohoto ustanovení, ověřit legalitu poplatků za infrastrukturu, jejichž doba platnosti uplynula, a konstatovat jejich neplatnost s účinkem *ex tunc*.

42 V tomto ohledu je třeba uvést, že cílem směrnice 2012/34, stejně jako směrnice 2001/14, která jí předcházela (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. října 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 59 a citovaná judikatura), je zajistit nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře, zejména požadavkem, jak vyplývá z bodu 42 jejího odůvodnění, aby systémy zpoplatnění a přidělování kapacit umožňovaly spravedlivou hospodářskou soutěž při poskytování železničních služeb.

43 Jak vyplývá z judikatury Soudního dvora, výlučná pravomoc regulačního subjektu rozhodovat spory, na které se vztahuje čl. 56 odst. 1 směrnice 2012/34, je odůvodněna samotnými těmito cíli a zahrnuje zvláštní pravomoci, které jsou mu svěřeny na základě odstavců 1, 6 a 9 tohoto článku (obdobně viz rozsudek ze dne 27. října 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 60).

44 Konkrétně podle čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34 platí, že pokud takový subjekt obdrží stížnost, musí přijmout opatření nezbytná k nápravě situace, aniž je dotčena jeho pravomoc přijmout, v případě potřeby bez návrhu, vhodná opatření k nápravě diskriminace „žadatelů“ ve smyslu čl. 3 bodu 19 této směrnice, a sice zejména železničních podniků, narušení trhu železničních služeb a jakéhokoli jiného nežádoucího vývoje na tomto trhu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. května 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, body 55, 56 a 61).

45 Z tohoto čl. 56 odst. 9 rovněž vyplývá, že účinky rozhodnutí, která regulační subjekt přijímá, se neomezují pouze na strany sporu, který mu byl předložen, ale jsou závazné pro všechny dotčené strany v odvětví železniční dopravy, ať již se jedná o dopravní podniky nebo provozovatele infrastruktury. Tento subjekt je tak schopen zajistit rovný přístup všech dotčených podniků k infrastruktuře a zachování spravedlivé hospodářské soutěže v odvětví poskytování železničních služeb (obdobně viz rozsudek ze dne 27. října 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 66 a citovaná judikatura).

46 Za těchto podmínek je regulační subjekt, kterému přísluší zajistit, aby jak provozovatelé infrastruktury, tak provozovatelé železničních služeb plnili své povinnosti, povinen podle samotného znění čl. 56 odst. 1 směrnice 2012/34 přezkoumat nepoctivé nebo diskriminační zacházení, jakož i veškeré jiné poškození, což zahrnuje mimo jiné otázky týkající se zpoplatnění infrastruktury, podá-li k němu železniční podnik žádost o přezkum (obdobně viz rozsudek ze dne 27. října 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 73).

47 Jak uvedl generální advokát v bodě 66 svého stanoviska, je opačnou stranou možnosti podniků železniční dopravy obrátit se na regulační subjekt pravomoc tohoto subjektu ověřovat legalitu rozhodnutí provozovatele infrastruktury v oblasti poplatků, což potvrzuje čl. 56 odst. 6 směrnice 2012/34, jelikož stanoví, že uvedený subjekt zajistí, aby poplatky stanovené provozovatelem infrastruktury byly v souladu s ustanoveními kapitoly IV oddílu 2 této směrnice, která upravují zpoplatnění infrastruktury a služeb, a byly nediskriminační.

48 Z toho vyplývá, že regulační subjekt, kterému byla věc předložena na základě čl. 56 odst. 1 směrnice 2012/34, nemůže platně odmítnout výkon své pravomoci rozhodovat o legalitě poplatků za infrastrukturu vybraných v minulosti (obdobně viz rozsudek ze dne 27. října 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, body 74 a 87).

49 Konkrétně pravomoc takového subjektu kontrolovat legalitu poplatků za infrastrukturu nemůže záviset na okolnosti, zda mu byla věc předložena před nebo po uplynutí příslušných období uplatňování těchto poplatků.

50 Ze samotného znění čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34 vyplývá, že pravomoci přiznané regulačnímu subjektu nijak nesouvisejí s těmito obdobími uplatňování.

51 Toto konstatování je podpořeno skutečností, že směrnice 2012/34 uvedená období nestanoví ani neomezuje použitelnost poplatků za infrastrukturu nebo systémů zpoplatnění, na nichž jsou založeny, na určitou dobu. Konkrétně, podobně jako článek 3 směrnice 2001/14 ve spojení s jejím

čl. 2 písm. j) a její přílohou I, článek 27 směrnice 2012/34 ve spojení s jejím čl. 3 bodem 26 a její přílohou IV pouze stanoví povinnost provozovatele infrastruktury zveřejnit zprávu o síti, která stanoví mimo jiné podmínky přístupu k železniční infrastruktuře, včetně zásad zpoplatnění, tarifů a poplatků, aniž omezuje dobu platnosti tohoto dokumentu.

52 Omezení doby platnosti poplatků nebo systémů zpoplatnění, na nichž se zakládají, nelze odvodit ani z pravidel týkajících se ročního jízdního řádu. Je pravdou, že podle čl. 3 odst. 28 směrnice 2012/34 ve spojení s přílohou VII této směrnice, stejně jako tomu bylo v případě čl. 2 písm. m) směrnice 2001/14 ve spojení s přílohou III, má jízdní řád pouze dobu platnosti omezenou na jeden rok. Tento jízdní řád však představuje pouze „údaje určující veškerý plánovaný provoz vlaků a vozového parku, který se uskutečňuje v rámci příslušné železniční infrastruktury“, a netýká se tedy tarifů a poplatků.

53 Nadto výklad čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34, podle něhož poplatky za infrastrukturu, které již provozovatel infrastruktury vybral, mohou být napadeny pouze po dobu platnosti tarifů, na nichž jsou založeny, by ohrozil účinnost kontrolního systému zavedeného tímto ustanovením, a tím i dosažení cílů sledovaných uvedenou směrnicí.

54 Takový výklad by totiž bránil úkolu regulačního subjektu zajistit, jak vyplývá z bodů 42 až 47 tohoto rozsudku, rovný přístup všech dotčených podniků k infrastruktuře a zachování spravedlivé hospodářské soutěže v odvětví poskytování železničních služeb. Mohl by rovněž nepatřičně omezovat právo podniků železniční dopravy obrátit se na regulační subjekt ke zpochybnění poplatků za použití infrastruktury a případně podrobit rozhodnutí přijaté tímto subjektem soudnímu přezkumu tím, že se za tím účelem obrátí na příslušný soud, což je zakotveno v čl. 56 odst. 1, 9 a 10 směrnice 2012/34 (obdobně viz rozsudek ze dne 8. července 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, bod 57).

55 Kromě toho pravomoc regulačního subjektu ověřovat legalitu poplatků za infrastrukturu vybraných v minulosti bez ohledu na to, zda jejich příslušná období uplatňování již uplynula, nutně znamená, jak zdůraznil generální advokát v bodech 44, 45, 47 a 48 svého stanoviska, že tento subjekt může případně konstatovat neplatnost těchto poplatků s účinkem *ex tunc*.

56 Zejména omezení pravomoci regulačního subjektu na přijímání rozhodnutí s účinkem pouze do budoucna by mohlo ve značné míře zbavit kontrolu poplatků za infrastrukturu vybraných v minulosti jejího smyslu, a narušilo by tak užitečný účinek čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34.

57 Za těchto okolností je nutno konstatovat, že tato ustanovení brání právní úpravě členského státu, která stanoví, že regulační subjekt nemá pravomoc přezkoumávat legalitu poplatků za infrastrukturu, jejichž doba platnosti uplynula, ani případně konstatovat jejich neplatnost s účinkem *ex tunc*.

58 Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá a na jednání před Soudním dvorem bylo potvrzeno, že v projednávaném případě může takové omezení pravomoci německého regulačního subjektu vyplývat z § 68 odst. 3 ERegG.

59 V tomto ohledu je třeba připomenout, že zásada přednosti unijního práva zejména ukládá vnitrostátním soudům, aby za účelem zajištění účinnosti všech ustanovení unijního práva vykládaly v co možná největším rozsahu své vnitrostátní právo způsobem, který je v souladu s unijním právem [rozsudek ze dne 8. března 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Přímý účinek), C-205/20, EU:C:2022:168, bod 35 a citovaná judikatura].

60 Povinnost konformního výkladu vnitrostátního práva má nicméně určité meze a nemůže sloužit jako základ pro výklad vnitrostátního práva *contra legem* [rozsudek ze dne 8. března 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Přímý účinek), C-205/20, EU:C:2022:168, bod 36 a citovaná judikatura].

61 Je třeba rovněž připomenout, že zásada přednosti unijního práva ukládá vnitrostátnímu soudu, jenž má v rámci svých pravomocí uplatnit ustanovení unijního práva, aby v případě, že nemůže vyložit vnitrostátní právní úpravu v souladu s požadavky unijního práva, zajistil plný účinek požadavků tohoto práva ve sporu, jenž mu byl předložen, tak, že na základě vlastní pravomoci podle potřeby upustí od použití jakékoli vnitrostátní právní úpravy nebo praxe, i když je pozdějšího data, která je v rozporu s ustanovením unijního práva majícím přímý účinek, aniž musí nejprve žádat o její předchozí odstranění legislativní cestou nebo jakýmkoliv jiným ústavním postupem či na toto odstranění čekat [rozsudky ze dne 24. června 2019, Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, body 58 a 61, jakož i ze dne 8. března 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Přímý účinek), C-205/20, EU:C:2022:168, bod 37].

62 Pokud jde o právo podniků železniční dopravy na správní a soudní přezkum podle čl. 56 odst. 1, 9 a 10 směrnice 2012/34, tato ustanovení jsou bezpodmínečná a dostatečně přesná, a mají tudíž přímý účinek. Z toho vyplývá, že jsou závazná pro všechny orgány členských států, tedy nejen pro vnitrostátní soudy, ale rovněž pro všechny správní orgány, včetně decentralizovaných orgánů, a tyto orgány jsou povinny je uplatňovat (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. června 1989, Costanzo, 103/88, EU:C:1989:256, bod 33, a ze dne 8. července 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, bod 58).

63 Proto přísluší nejen předkládajícímu soudu, ale případně i Spolkové agentuře pro sítě vykládat § 68 odst. 3 ERegG v co největším možném rozsahu v souladu s čl. 56 odst. 1, 9 a 10 směrnice 2012/34 a v případě, že by takový výklad měl být považován za *contra legem*, nepoužít toto ustanovení německého práva, aby podniky železniční dopravy mohly uplatnit své právo napadnout legalitu poplatků za infrastrukturu vybraných v minulosti.

64 Dále je třeba zdůraznit, že ani čl. 56 odst. 1, 9 a 10 směrnice 2012/34, ani žádné jiné ustanovení této směrnice nestanoví lhůtu, po jejímž uplynutí již podniky nemohou napadnout legalitu poplatků za infrastrukturu.

65 Za těchto okolností, jak v podstatě uvedl generální advokát v bodě 36 svého stanoviska, je na každém členském státu, aby v souladu se zásadou procesní autonomie stanovil přiměřená časová omezení pro opravné prostředky, kterými žadatelé, včetně podniků železniční dopravy, požadují od regulačního subjektu v souladu s čl. 56 odst. 1 směrnice 2012/34, aby přezkoumal legalitu rozhodnutí přijatých provozovatelem infrastruktury, zejména pokud jde o systém zpoplatnění a výši nebo systém poplatků za infrastrukturu, s výhradou dodržení zásad rovnocennosti a efektivity (obdobně viz rozsudky ze dne 28. listopadu 2000, Roquette Frères, C-88/99, EU:C:2000:652, body 20 a 21, jakož i ze dne 19. prosince 2019, Cargill Deutschland, C-360/18, EU:C:2019:1124, bod 46).

66 Kromě toho je třeba uvést, že cíle sledované směrnicí 2012/34 musí být ve vnitrostátním právu naplňovány při dodržení požadavků zásady právní jistoty, což znamená, pokud jde o tato časová omezení, že členské státy mají povinnost zavést dostatečně přesný, jasný a předvídatelný režim lhůt, aby se dotčené osoby mohly seznámit se svými právy a povinnostmi (obdobně viz rozsudek ze dne 18. října 2012, Pelati, C-603/10, EU:C:2012:639, bod 36 a citovaná judikatura).

67 V písemných vyjádřeních předložených Soudnímu dvoru a na jednání dne 15. června 2023 bylo uvedeno, že německé právo nestanoví konkrétní lhůtu pro podání žádosti o přezkum podle čl. 56 odst. 1 směrnice 2012/34. Soudnímu dvoru však nepřísluší rozhodovat o výkladu německého práva. Předkládajícímu soudu přísluší určit pravidla promlčení a prekluze stanovená tímto právem, která se mohou uplatnit na žádosti žalobkyň v původním řízení, ověřit, že tato pravidla stanoví dostatečně přesný, jasný a předvídatelný režim lhůt, jakož i určit, zda tyto žádosti byly podány ve stanovených lhůtách.

68 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první až třetí otázku odpovědět tak, že čl. 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že brání právní úpravě členského státu, která vylučuje jakoukoliv pravomoc regulačního subjektu, kterému byla předložena žádost založená na odstavci 1 tohoto článku, ověřit legalitu poplatků za infrastrukturu, jejichž doba platnosti uplynula, a konstatovat jejich neplatnost s účinkem *ex tunc*.

Ke čtvrté otázce

69 Podstatou čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že vyžaduje, aby regulační subjekt mohl nařídit vrácení poplatků za infrastrukturu, pokud vnitrostátní právo přiznává tuto pravomoc civilním soudům.

70 V tomto ohledu je třeba připomenout, jak vyplývá z bodu 44 tohoto rozsudku, že podle čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34, pokud je regulačnímu subjektu předložena stížnost, přijme opatření k nápravě situace, aniž je dotčena jeho pravomoc přijmout, v případě potřeby i bez návrhu, vhodná opatření k nápravě diskriminace žadatelů, a sice zejména železničních podniků, narušení trhu železniční dopravy a jakéhokoli jiného nežádoucího vývoje na tomto trhu.

71 Z odpovědi na první až třetí otázku vyplývá, že toto ustanovení vyžaduje, aby byl regulační subjekt příslušný mimo jiné ke konstatování neplatnosti poplatků za infrastrukturu s účinkem *ex tunc*. Jinak je tomu však, pokud jde o vrácení takových poplatků.

72 Jak uvedl generální advokát v bodech 73 a 75 svého stanoviska na základě analýzy znění čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34, toto ustanovení neukládá členským státům povinnost přiznat regulačnímu subjektu pravomoc sám nařídit vrácení poplatků za infrastrukturu, ale umožňuje jim v rámci jejich procesní autonomie koncipovat jiné systémy, v nichž například civilní soudy rozhodují odděleně o žádostech o vrácení.

73 Ani účinnost čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34 nevyžaduje, aby regulační subjekt mohl v každém případě sám rozhodnout o vrácení poplatků za infrastrukturu, jejichž protiprávnost konstatoval.

74 Na jedné straně, konstatuje-li tento subjekt neplatnost tarifů a poplatků za infrastrukturu účtovaných provozovatelem infrastruktury, závazný účinek jeho rozhodnutí vůči všem dotčeným stranám železničního odvětví, připomenutý v bodě 45 tohoto rozsudku, umožňuje těmto stranám s jistotou rozpoznat jejich práva a povinnosti. Za těchto podmínek se k tomu, aby podniky, které tvrdí, že byly diskriminovány, mohly uplatnit svá práva a zajistit tak účinné odstranění narušení hospodářské soutěže, nejeví jako nezbytné, aby uvedený subjekt určil rovněž přesné částky neoprávněně zaplacených poplatků za účelem nařízení jejich vrácení.

75 Na druhé straně čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34 ukládá regulačnímu subjektu povinnost rozhodnout o všech stížnostech ve zvláště krátké lhůtě. I když se však tento subjekt musí zejména z důvodů právní jistoty co nejdříve vyjádřit k legalitě napadených poplatků za infrastrukturu, ať již

jsou v současné době v platnosti nebo jejichž doba platnosti uplynula, tyto důvody nevyžadují, aby po přijetí rozhodnutí konstatujícího neplatnost dotčených poplatků byly částky, které mají být vráceny, případně navýšené o úroky, stanoveny ve stejné lhůtě.

76 Tento výklad čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34 již byl potvrzen Soudním dvorem, který rozhodl, že členské státy mohou stanovit, že rozhodnutí o vrácení nadměrných poplatků za infrastrukturu přísluší nikoli regulačnímu subjektu, nýbrž civilním soudům, které rozhodují podle občanského práva, avšak za podmínky, že tento subjekt předtím rozhodl o protiprávnosti těchto poplatků (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. listopadu 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 97).

77 V tomto ohledu je třeba ještě zdůraznit, podobně jako to učinil generální advokát v bodě 75 svého stanoviska, že pokud členské státy stanoví ve svém vnitrostátním právu opravné prostředky umožňující uložit provozovateli infrastruktury povinnost vrátit nadměrné poplatky za infrastrukturu, a zejména pokud se rozhodnou svěřit za tímto účelem výlučnou pravomoc civilním soudům, jsou povinny dodržovat zásady rovnocennosti a efektivity.

78 S ohledem na všechny předcházející úvahy je třeba na čtvrtou otázku odpovědět tak, že čl. 56 odst. 9 směrnice 2012/34 musí být vykládán v tom smyslu, že nevyžaduje, aby regulační subjekt mohl sám nařídit vrácení poplatků za infrastrukturu, pokud vnitrostátní právo, s výhradou dodržení zásad rovnocennosti a efektivity, přiznává tuto pravomoc civilním soudům.

K páté otázce

79 Vzhledem k odpovědi na první až třetí otázku již není třeba odpovídat na pátou otázku, která byla položena pouze pro případ, že by Soudní dvůr odpověděl na první a druhou otázku záporně.

K nákladům řízení

80 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

1) Článek 56 odst. 1, 6 a 9 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru

musí být vykládán v tom smyslu, že

brání právní úpravě členského státu, která vylučuje jakoukoliv pravomoc regulačního subjektu, kterému byla předložena žádost založená na odstavci 1 tohoto článku, ověřit legalitu poplatků za infrastrukturu, jejichž doba platnosti uplynula, a konstatovat jejich neplatnost s účinkem *ex tunc*.

2) Článek 56 odst. 9 směrnice 2012/34

musí být vykládán v tom smyslu, že

nevyžaduje, aby regulační subjekt mohl sám nařídit vrácení poplatků za infrastrukturu, pokud vnitrostátní právo, s výhradou dodržení zásad rovnocennosti a efektivity, přiznává tuto pravomoc civilním soudům.

Podpisy