Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

7. märts 2024*

Eelotsusetaotlus – Raudteevedu – Direktiiv 2012/34/EL – Raudteetaristu kasutamine – Kasutustasude määramine – Artikkel 56 – Ühtne raudteesektorit reguleeriv riigiasutus – Pädevus – Selliste taristu kasutustasude kontroll, mille kohaldamisaeg on lõppenud – Pädevus tuvastada *ex tunc*-kehtetus ja nõuda tasude tagasimaksmist

Kohtuasjas C-582/22,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Verwaltungsgericht Köln (Kölni halduskohus, Saksamaa) 1. septembri 2022. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 2. septembril 2022, mida on muudetud 27. juuni 2023. aasta otsusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 29. juunil 2023, menetluses

Die Länderbahn GmbH,

Prignitzer Eisenbahn GmbH,

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

versus

Bundesrepublik Deutschland,

menetluses osales:

DB Netz AG,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja president C. Lycourgos, kohtunikud O. Spineanu-Matei, J.-C. Bonichot (ettekandja), S. Rodin ja L. S. Rossi,

kohtujurist: M. Campos Sánchez-Bordona,

kohtusekretär: ametnik M. Krausenböck,

arvestades kirjalikku menetlust ja 15. juuni 2023. aasta kohtuistungil esitatut,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ja Ostseeland Verkehrs GmbH, esindaja: *Rechtsanwalt* B. Uhlenhut,

– Bundesrepublik Deutschland, esindajad: J. Becker, U. Geers, J. Kirchhartz, C. Mögelin ja V. Schmidt,

– DB Netz AG, esindaja: *Rechtsanwalt* H. Krüger,

– Leedu valitsus, esindajad: K. Dieninis, S. Grigonis ja V. Kazlauskaitė-Švenčionienė,

– Austria valitsus, esindajad: G. Kunnert ja R. Schuster,

– Poola valitsus, esindajad: B. Majczyna ja M. Rzotkiewicz,

– Norra valitsus, esindajad: V. Hauan ja K. Møse,

– Euroopa Komisjon, esindajad: P. Messina ja G. Wilms,

olles 21. septembri 2023. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT 2012, L 343, lk 32), artikli 56 lõikeid 1, 6 ja 9 ning teise võimalusena ELL artikli 19 lõike 1 teist lõiku ja Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklit 47.

2 Taotlus on esitatud kohtuvaidluses ühelt poolt Die Länderbahn GmbH, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ja Ostseeland Verkehrs GmbH ning teiselt poolt Bundesrepublik Deutschlandi (Saksamaa Liitvabariik), keda esindab Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Saksamaa elektri-, gaasi-, telekommunikatsiooni-, posti- ja raudteevõrguamet; edaspidi „föderaalne võrguamet“), vahel seoses küsimusega kas DB Netz AG poolt 2002. aasta detsembrist 2011. aasta detsembrini kehtinud sõiduplaanide alusel kogutud taristu kasutustasud on õiguspärased.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Direktiiv 2001/14/EÜ

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT 2001, L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404) artiklis 2 on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

j) *võrguaruanne* – aruanne, milles esitatakse maksustamise ning läbilaskevõimsuse jaotamise skeemidega seotud üksikasjalikud üldeeskirjad, tähtajad, menetlused ja kriteeriumid. See sisaldab ka muud teavet, mis on raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotlemiseks vajalik;

[…]

m) *sõiduplaan* – andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis sõiduplaani kehtivusajal asjasse puutuval infrastruktuuril toimuvad.“

4 Selle direktiivi artiklis 3 „Võrguaruanne“ on sätestatud:

„1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötab pärast huvitatud isikutega konsulteerimist välja ning avaldab aruande […].

2. Võrguaruandes sätestatakse raudtee-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadused. See sisaldab teavet kõnealusele raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimuste kohta. Võrguaruande sisu on sätestatud I lisas.

3. Võrguaruannet ajakohastatakse ja muudetakse vastavalt vajadusele.

4. Võrguaruanne avaldatakse hiljemalt neli kuud enne infrastruktuuri läbilaskevõimsuse taotluste esitamise tähtpäeva.“

5 Direktiivi artiklis 30 „Reguleeriv organ“ on sätestatud:

„[…]

2. Kui taotleja leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, võib ta esitada reguleerivale organile apellatsiooni eelkõige raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või vajadusel raudtee-ettevõtja otsuste vastu, mis on seotud:

a) võrguaruandega;

[…]

d) maksustamisskeemiga;

e) temalt nõutavate või nõuda kavatsetavate infrastruktuuri kasutustasude suurusega;

[…]

3. Reguleeriv organ tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud tasud on II peatükiga vastavuses ning mittediskrimineerivad. […]

[…]

5. Reguleeriv organ peab kaebuste puhul otsuse tegema ning võtma meetmeid olukorra heastamiseks hiljemalt kahe kuu jooksul alates kogu teabe saamisest.

Olenemata lõikest 6, on reguleeriva organi otsus siduv kõikidele pooltele, keda see puudutab.

[…]

6. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et reguleeriva organi otsused on võimalik kohtus läbi vaadata.“

6 Sama direktiivi I lisa „Võrguaruande sisu“ on sõnastatud järgmiselt:

„Artiklis 3 nimetatud võrguaruanne peab sisaldama järgmist teavet.

[…]

2. Jaotis maksustamispõhimõtete ja tariifide kohta. See peab hõlmama nõuetekohaseid üksikasju maksustamisskeemi kohta ning piisavat teavet seoses tasudega, mida kohaldatakse II lisas loetletud üksnes ühe teenindaja poolt pakutavate teenuste suhtes. Selles esitatakse üksikasjalik teave artikli 7 lõigete 4 ja 5 ning artiklite 8 ja 9 kohaldamise meetodite, eeskirjade ja vajaduse korral ulatuse kohta. See peab sisaldama teavet tasude muutmise kohta, mis on juba otsustatud või mida kavandatakse.

[…]“.

7 Direktiivi 2001/14 III lisa punktis 1 on sätestatud:

„Sõiduplaan kehtestatakse üks kord kalendriaastas.“

Direktiiv 2012/34

8 Direktiivi 2012/34 põhjendustes 42 ja 76 on märgitud:

„(42) Kasutustasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise skeemid peaksid võimaldama kõikidele ettevõtjatele ühetaolise ja diskrimineerimata juurdepääsu ning püüdma võimaluste piires, ausalt ja diskrimineerimata vastata kõikide kasutajate ning veoliikide vajadustele. Skeemid peaksid võimaldama vaba konkurentsi raudteeteenuste pakkumise valdkonnas.

[…]

(76) Raudteeinfrastruktuuri tõhusaks majandamiseks ning ausaks ja mittediskrimineerivaks kasutamiseks on vaja luua reguleeriv asutus, kes jälgib käesoleva direktiivi eeskirjade kohaldamist ning tegutseb apellatsiooniorganina, piiramata võimalust pöörduda kohtusse. Sellisel reguleerival asutusel peaks olema võimalik jõustada oma teabetaotlusi ja otsuseid asjakohaste sanktsioonide abil.“

9 Selle direktiivi artiklis 3 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „raudteeveo-ettevõtja“ – vastavalt käesolevale direktiivile tegevusloa saanud avalik-õiguslik või eraõiguslik ettevõtja, kelle peamine tegevusala on osutada raudtee-kaubaveoteenuseid ja/või raudtee-reisijateveo teenuseid ja kes on kohustatud tagama veduriteenuse; see hõlmab ka ainult veduriteenust osutavaid ettevõtjaid;

2) „raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja“ – asutus või ettevõtja, kes vastutab raudteevõrgustikul raudteeinfrastruktuuri käitamise, hooldamise ja uuendamise ning samuti selle arendamises osalemise eest vastavalt liikmesriigi infrastruktuuri arendamise ja rahastamise üldise poliitika raames sätestatule;

[…]

19) „taotleja“ – raudteeveo-ettevõtja, rahvusvaheline raudteeveo-ettevõtjate rühmitus või muu füüsiline või juriidiline isik, nagu [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrusele (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT 2007, L 315, lk 1)] vastavad pädevad asutused ning vedajad, kaubasaatjad ja kombineeritud veoteenuseid osutavad ettevõtjad, kellel on avalike teenuste osutamisega seonduv või ärihuvi infrastruktuuri läbilaskevõime omandamiseks;

[…]

26) „võrgustiku teadaanne“ – teade, milles esitatakse kasutustasude määramise ning läbilaskevõime jaotamise skeemidega seotud üksikasjalikud üldeeskirjad, tähtajad, menetlused ja kriteeriumid, sealhulgas muu teave, mis on raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime taotlemiseks vajalik;

[…]

28) „liiklusgraafik“ – andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis liiklusgraafikuperioodil asjasse puutuval infrastruktuuril toimuvad;

[…]“.

10 Selle direktiivi IV peatüki „Raudteeinfrastruktuuri kasutustasude määramine ja raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamine“ 1. jaos asuvas artiklis 27 „Võrgustiku teadaanne“ on sätestatud:

„1. Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja töötab pärast huvitatud isikutega konsulteerimist välja ning avaldab võrgustiku teadaande, mis on kättesaadav tasu eest, mis ei ületa aruande avaldamisega seotud kulusid. […]

2. Võrgustiku teadaandes esitatakse raudteeveo-ettevõtjatele pakutava infrastruktuuri omadused ning see sisaldab teavet raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu tingimuste kohta. […] Võrgustiku teadaande sisu on esitatud IV lisas.

3. Võrgustiku teadaannet ajakohastatakse ja muudetakse vastavalt vajadusele.

4. Võrgustiku teadaanne avaldatakse hiljemalt neli kuud enne infrastruktuuri läbilaskevõime taotluste esitamise tähtpäeva.“

11 Sama direktiivi IV peatüki 2. jagu käsitleb „[i]nfrastruktuuri ja teenuste kasutustasu[sid]“.

12 Direktiivi 2012/34 artiklis 56 „Reguleeriva asutuse ülesanded“ on sätestatud:

„1. Ilma et see piiraks artikli 46 lõike 6 kohaldamist, on taotlejal õigus, kui ta leiab, et teda on ebaõiglaselt koheldud, diskrimineeritud või muul viisil kahjustatud, esitada reguleerivale asutusele kaebus eelkõige raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või vajaduse korral raudteeveo-ettevõtja või teenindusrajatise käitaja otsuste peale, mis käsitlevad:

a) võrgustiku teadaannet selle esialgsel ja lõplikul kujul;

[…]

d) kasutustasude määramise skeemi;

e) temalt nõutavate või nõuda kavatsetavate infrastruktuuri kasutustasude suurust;

[…]

g) teenustele juurdepääsu ja teenuste eest kasutustasude määramist kooskõlas artikliga 13;

2. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, on reguleerival asutusel pädevus jälgida konkurentsiolukorda raudteeteenuste turul ning eelkõige kontrollida omal algatusel lõike 1 punkte a–g, et hoida ära taotlejate diskrimineerimist. Ta kontrollib eelkõige, kas võrgustiku teadaanne sisaldab diskrimineerivaid sätteid […].

[…]

6. Reguleeriv asutus tagab, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja poolt kehtestatud kasutustasud on IV peatüki 2. jaoga vastavuses ning mittediskrimineerivad. Taotlejate ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja läbirääkimised infrastruktuuri kasutustasude üle on lubatud üksnes juhul, kui need toimuvad reguleeriva asutuse järelevalve all. […]

[…]

9. Reguleeriv asutus vaatab ühe kuu jooksul alates kaebuse saamisest kaebuse läbi ning vastavalt vajadusele palub asjakohast teavet ja alustab konsulteerimist kõikide asjaomaste osapooltega. Ta teeb kaebuste suhtes otsuse, võtab meetmeid olukorra heastamiseks ja teavitab asjaomaseid osapooli oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaks määratud mõistliku aja jooksul, kuid igal juhul kuue nädala jooksul alates kogu asjakohase teabe saamisest. Ilma et see piiraks liikmesriikide konkurentsiasutuste õigusi konkurentsi tagamisel raudteeteenuste turul, teeb reguleeriv asutus vajaduse korral omal algatusel otsuse asjakohaste meetmete kohta kõnealustel turgudel taotlejate diskrimineerimise, turu moonutamise ja mis tahes muu negatiivse arengu korrigeerimiseks, võttes eelkõige arvesse lõike 1 punkte a–g.

Reguleeriva asutuse otsus on siduv kõikidele asjaomastele isikutele ja see ei kuulu teise haldusasutuse kontrolli alla. Reguleeriv asutus on suuteline jõustama oma otsuseid sobivate karistuste, sealhulgas trahvidega.

[…]

10. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse otsuseid on võimalik kohtus vaidlustada. Kaebus võib peatada reguleeriva asutuse otsuse üksnes siis, kui reguleeriva asutuse otsusest tulenev kohene mõju võib põhjustada kaebuse esitajale pöördumatut või ilmselgelt liiga suurt kahju. Käesolev säte ei piira kaebust menetlevale kohtule konstitutsioonilise seadusega antud asjakohaseid volitusi.

[…]“.

13 Direktiivi IV lisa „Võrgustiku teadaande sisu“ on sõnastatud järgmiselt:

„Artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaanne sisaldab järgmist teavet.

[…]

2. Jagu kasutustasu määramise põhimõtete ja tariifide kohta. See hõlmab nõuetekohaseid üksikasju kasutustasude määramise skeemi kohta, piisavat teavet kasutustasude kohta ning ka muud asjakohast teavet seoses juurdepääsuga II lisas loetletud üksnes ühe teenuse osutaja poolt pakutavatele teenustele. Selles esitatakse üksikasjalik teave artiklite 31–36 kohaldamise meetodite, eeskirjade ja vajaduse korral graafikute kohta nii kulude kui ka tasude puhul. See sisaldab teavet kasutustasude muutmise kohta, mis on juba otsustatud või mida kavandatakse järgmisel viiel aastal, kui selline teave on kättesaadav.

[…]“.

14 Nimetatud direktiivi VII lisa punktis 1 on sätestatud, et „[l]iiklusgraafik kehtestatakse üks kord kalendriaastas“.

Saksa õigus

15 29. augusti 2016. aasta raudteekorralduse seaduse (Eisenbahnregulierungsgesetz; *BGBl.* 2016 I, lk 2082) põhikohtuasja asjaoludele kohaldatava redaktsiooni (edaspidi „ERegG“) § 66 „Reguleeriv asutus ja selle ülesanded“ on lõigetes 1, 3 ja 4 sätestatud:

„(1) Kui kasutusloa omanik leiab, et raudteetaristu-ettevõtja otsustega on teda diskrimineeritud või muul viisil rikutud tema õigusi, on tal […] õigus pöörduda reguleeriva asutuse poole.

[…]

(3) Kui kasutus- või raamlepingu suhtes kokkuleppele ei jõuta, võib reguleeriv asutus kontrollida raudteetaristu-ettevõtja otsuseid kasutusloa omaniku taotlusel või omal algatusel. Taotlus tuleb esitada tähtaja jooksul, mille jooksul võib § 13 lõike 1 teises lauses või § 54 kolmandas lauses nimetatud lepingu sõlmimise ettepanekuga nõustuda.

(4) Taotluse alusel või omal algatusel võib eelkõige kontrollida:

[…]

5. kasutustasude määramise skeemi;

6. selliste taristu kasutustasude suurust või arvestuskäiku, mida kasutusloa omanik peab või peaks maksma;

7. muude kasutustasude suurust ja arvestuskäiku, mida kasutusloa omanik peab või peaks maksma;

[…]“.

16 ERegG § 67 „Reguleeriva asutuse volitused, transporditurru järelevalve, rakenduseeskirjad“ lõikes 1 on sätestatud:

„Reguleeriv asutus võib võtta vajalikud meetmed raudteede ja käesoleva seaduse kohaldamisalasse kuuluvate isikute suhtes, et kõrvaldada või ära hoida käesoleva seaduse või käesoleva seaduse kohaldamisalas vahetult kohaldatavate Euroopa Liidu õigusaktide rikkumised. Kui reguleeriv asutus viib ellu oma korraldusi, võib erandina haldustäitemenetluse seaduse (Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz) § 11 lõikes 3 sätestatust olla trahvi summa olla kuni 500 000 eurot.“

17 ERegG § 68 „Reguleeriva asutuse otsused“ on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Reguleeriv asutus vaatab kaebuse läbi ühe kuu jooksul pärast selle saamist. Selleks palub ta huvitatud isikutel esitada otsuse tegemiseks vajalikku teavet ja alustab kõigi huvitatud isikutega konsultatsioone. Ta teeb otsuse kaebuse suhtes, võtab meetmed olukorra heastamiseks ja teavitab asjaomaseid osapooli oma põhjendatud otsusest eelnevalt kindlaks määratud mõistliku aja jooksul, kuid igal juhul kuue nädala jooksul alates kogu asjakohase teabe saamisest. Ilma et see piiraks konkurentsiasutuste volitusi, otsustab ta omal algatusel asjakohased meetmed, et vältida diskrimineerimist ja turu moonutamist.

(2) Kui raudteetaristu-ettevõtja otsus kahjustab § 66 lõigetes 1 või 3 nimetatud juhul raudteetaristu kasutusõiguse omaniku õigust:

1. annab reguleeriv asutus raudteetaristu-ettevõtjale korralduse otsust muuta või

2. teeb reguleeriv asutus otsuse lepingu või kasutustasude kehtivuse üle, tunnistab lepingud kehtetuks ja määrab kindlaks lepingutingimused või kasutustasud.

Esimeses lauses nimetatud otsus võib puudutada ka raudteevõrgustiku või teenindusrajatiste kasutustingimusi.

(3) Reguleeriv asutus võib edasiulatuvalt kohustada raudteetaristu-ettevõtjat muutma § 66 lõikes 4 nimetatud meetmeid või tunnistada need kehtetuks, kui need ei ole kooskõlas käesoleva seaduse sätetega või käesoleva seaduse kohaldamisalas vahetult kohaldatavate Euroopa Liidu õigusaktidega.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

18 Põhikohtuasja hagejad on või olid raudteeveoettevõtjad, kes pakuvad või pakkusid Saksamaal piirkondlikke veoteenuseid, kasutades raudteetaristut, mis kuulub DB Netzile, kes on põhikohtuasjas menetlusse astuja.

19 DB Netz kuulub Deutsche Bahn AG kontserni. Ta käitab Saksamaa suurimat raudteevõrku ja kogub selle eest taristu kasutustasu. Need tasud määratakse iga raudteeveo-ettevõtja jaoks eraldi kindlaks DB Netzi avaldatavas võrguaruandes esitatud tariifide alusel. Need tariifid kehtivad sõiduplaani kehtivusaja jooksul, st üks aasta.

20 Põhikohtuasja hagejad leidsid, et DB Netzi kehtestatud tariifid, mis olid vastavalt kehtivatele sõiduplaanidele kohaldatavad aastatel 2002/2003–2010/2011, olid osaliselt õigusvastased, kuna need sisaldasid „piirkondlikku tegurit“, mis diskrimineeris piirkondlikke liine käitavaid ettevõtjaid. Seetõttu nad maksid DB Netzi nõutud tasusid kas reservatsiooniga, vähendasid neid või jätsid teatud osas maksmata.

21 Föderaalne võrguamet, kes on Saksamaa ühtne raudteesektorit reguleeriv riigiasutus, viis nende tariifide suhtes läbi mitu eelkontrolli. Saksa õigus nägi nimelt ette kasutustasude määramise põhimõtete eelneva kontrolli ja andis sellele asutusele õiguse esitada vastuväiteid, mida viimane käesoleval juhul siiski ei kasutanud. Lisaks on föderaalne võrguamet alates 2008. aastast kontrollinud erinevaid „piirkondlikke tegureid“, mida DB Netzi tariifid sisaldasid alates 1. jaanuarist 2003.

22 Föderaalne võrguamet tunnistas 5. märtsi 2010. aasta otsusega kehtetuks DB Netzi koostatud võrguaruande 2010/2011. aasta sõiduplaani kohta, mis pidi jõustuma 12. detsembril 2010, osas, milles see nägi ette sellise „piirkondliku teguri“ kohaldamise. Eelotsusetaotlusest nähtub, et otsuse selle teguri alusel enammakstud tasude tagasimaksmise kohta peavad tegema tsiviilkohtud.

23 DB Netz esitas selle otsuse peale vaide, mille föderaalne võrguamet seejärel DB Netziga avalik-õigusliku lepingu sõlmimisel tagasi lükkas. Leping nägi ette vähendatud piirkondliku teguri kohaldamise 2010/2011. aasta sõiduplaani kehtivusajal ja seejärel selle teguri kaotamise alates 2011/2012. aasta sõiduplaani jõustumisest.

24 Mitu raudteeveo-ettevõtjat, sh põhikohtuasja hagejad, esitasid seoses osaga vaidlusalustest tasudest tsiviilkohtutesse hagi, nõudes DB Netzilt enammakstutud taristu kasutustasude tagastamist. Nende nõuete lahendamiseks viisid need kohtud enamikul juhtudel läbi juhtumipõhise analüüsi küsimuses, kas need tasud on õiglased. Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) kinnitas seda praktikat 18. oktoobri 2011. aasta kohtuotsuses (KZR 18/10).

25 Samas otsustas Euroopa Kohus 9. novembri 2017. aasta kohtuotsuses CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), et direktiivile 2012/34 eelnenud direktiiviga 2001/14 on vastuolus selliste riigisiseste õigusnormide kohaldamine, mis näevad ette, et üldkohtud kontrollivad juhtumipõhiselt, kas raudteetaristu kasutustasud on õiglased. Täpsemalt nähtub selle kohtuotsuse punktist 97, et kasutustasude tagasimaksmine tsiviilõiguse sätete alusel võib tulla kõne alla vaid juhul, kui reguleeriv asutus või tema otsust kontrolliv kohus teeb eelnevalt liikmesriigi õigusnormide alusel kindlaks, et kasutustasu oli raudteetaristu kasutamist käsitlevaid eeskirju arvestades õigusvastane, ja kui kõnealuse tagastamise nõude saab esitada liikmesriigi tsiviilkohtus ja mitte nimetatud eeskirjades ette nähtud õiguskaitsevahendeid kasutades.

26 Pärast 9. novembri 2017. aasta kohtuotsuse CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) kuulutamist palusid põhikohtuasja kaebajad ERegG §-dele 66 ja 68 tuginedes föderaalsel võrguagentuuril esiteks tuvastada, et DB Netzi poolt aastate 2002/2003–2010/2011 sõiduplaanide kehtivusajal võetud taristu kasutustasud ei ole õiguspärased ja teiseks kohustada DB Netzi tagastama neile enammakstud tasud.

27 Need nõuded jäeti föderaalse võrguameti 11. oktoobri 2019. aasta, 3. juuli 2020. aasta ja 11. detsembri 2020. aasta otsusega rahuldamata vastuvõetamatuse tõttu põhjendusel, et kõnealuste tasude järelkontrollimist võimaldav õiguslik alus puudub. Nende otsuste põhjenduseks väitis föderaalne võrguamet, et raudteeveo-ettevõtjatel oli võimalus kasutustasusid vaidlustada nende kehtivusaja jooksul.

28 Põhikohtuasja kaebajad palusid 6. ja 9. novembril 2019 esitatud kaebustega Verwaltungsgericht Kölnil (Kölni halduskohus, Saksamaa), kes on eelotsusetaotluse esitanud kohus, tuvastada, et föderaalne võrguamet oli kohustatud teostama DB Netzi kogutud tasude järelkontrolli, ja palusid tunnistada need vajaduse korral kehtetuks *ex tunc* ning teha otsus, et DB Netzil on tagastamiskohustus.

29 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et tema menetluses oleva vaidluse lahendamiseks tuleb tõlgendada eelkõige direktiivi 2012/34 artikli 56 lõikeid 1, 6 ja 9.

30 Ta leiab, et nimetatud artikli 56 lõikes 1 ette nähtud kaebus puudutab üksnes kahju, mis on juba tekkinud ja mis tuleneb kohaldatava õigusliku raamistiku praegusest või varasemast rikkumisest. Reguleeriva asutuse ennetava tegevuse suhtes kehtivad seevastu selle artikli lõikes 2 ette nähtud erinormid. Lisaks tuleneb sama artikli lõigetest 6 ja 9, et reguleerival asutusel on lai kaalutlusõigus. Nii võib ta kaebuse lahendamisel vastu võtta vastu „meetmed olukorra heastamiseks“ ja kui ta tegutseb omal algatusel, siis „asjakohased meetmed mis tahes diskrimineerimise korrigeerimiseks“.

31 Direktiivi 2012/34 artikli 56 sellist tõlgendust kinnitavad selle direktiiviga taotletavad eesmärgid. Direktiivi 2012/34 põhjendustest 42 ja 76 nähtub, et direktiivi eesmärk on eelkõige tagada raudteeveo-ettevõtjatele diskrimineerimata võimalus kasutada taristut ning reguleeriva asutuse ülesanne on tagada selle eesmärgi saavutamine.

32 Eelotsusetaotluse esitanud kohus rõhutab sellega seoses, et tema arvates ei saa järelkontrolli puudumist korvata Saksa õiguses ette nähtud eelkontrolli menetlus, mis võimaldab reguleerival asutusel võtta taristu kasutustasude kehtestamise põhimõtete kohta seisukoht juba enne nende jõustumist.

33 Lisaks leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et 9. novembri 2017. aasta kohtuotsus CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834) kinnitab õigust minevikus alusetult võetud tasude „tagastamisele“, seades selle õiguse kasutamise tingimuseks, et reguleeriv asutus on eelnevalt tuvastanud, et need kasutustasud on õigusvastased. Järelikult, kui sellel asutusel ei oleks õigust kontrollida tasusid, mille kohaldamisaeg on möödunud, jääksid raudteeveo-ettevõtjad ilma õigusest tõhusale õiguskaitsevahendile ning samal ajal saaks raudteetaristu-ettevõtja jätkuvalt kasu ebaseaduslikest kasutustasudest.

34 Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb aga selles, kas liidu õigus nõuab, et see asutus peab saama ise otsustada tagasimakstavate tasude summade üle või nõuda nende tagasimaksmist. Nimelt on vaatamata õiguslikule raamistikule raudteeveo-ettevõtjate ja raudteetaristu-ettevõtjate vaheline suhe lepinguline ja kuulub oma olemuse poolest tsiviilkohtute pädevusse.

35 Igaks juhuks rõhutab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et põhikohtuasja lahendamiseks ei ole vaja kindlaks teha, kas ERegG § 66 jj – millele põhikohtuasja kaebajate nõuded tuginevad – tuleb tõlgendada kooskõlas liidu õigusega või on direktiivi 2012/34 artikkel 56 vahetult kohaldatav tulenevalt 8. juuli 2021. aasta kohtuotsusest Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553).

36 Nendel asjaoludel otsustas Verwaltungsgericht Köln (Kölni halduskohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas direktiivi [2012/34] artikli 56 lõikeid 1, 6 ja 9 tuleb tõlgendada nii, et kasutustasude määramise skeem võib olla asjakohane kaebuse ese ka juhul, kui kontrollitava kasutustasu kehtivuse tähtaeg on juba lõppenud (kaebus varasema kasutustasu peale)?

2. Kas juhul, kui esimesele küsimusele tuleb vastata jaatavalt, tuleb direktiivi [2012/34] artikli 56 lõikeid 1, 6 ja 9 tõlgendada nii, et reguleeriv asutus võib varasema kasutustasu järelkontrolli (*ex post*-kontrolli) tulemusel tunnistada selle tagasiulatuvalt *(ex tunc*-mõjuga) kehtetuks?

3. Kas juhul, kui esimesele ja teisele küsimusele tuleb vastata jaatavalt, on direktiivi 2012/34/EL artikli 56 lõigetega 1, 6 ja 9 kooskõlas liikmesriigi õigusnorm, mis varasema kasutustasu tagasiulatuva mõjuga järelkontrolli (*ex tunc*) välistab?

4. Kas juhul, kui esimesele ja teisele küsimusele vastatakse jaatavalt, tuleb direktiivi [2012/34] artikli 56 lõiget 9 tõlgendada nii, et selles ette nähtud reguleeriva asutuse meetmetel olukorra heastamiseks on põhimõtteliselt ka selline õiguslik tagajärg, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjat saab kohustada tagasi maksma õigusvastaselt nõutud kasutustasu, kuigi raudteeveo-ettevõtja ja raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja vahelisi tagastamise nõudeid saab lahendada tsiviilkohtus?

5. Kas juhul, kui esimesele või teisele küsimusele tuleb vastata eitavalt, nähtub varasema kasutustasu vaidlustamise õigus [põhiõiguste harta] artikli 47 esimesest lõigust ja ELL artikli 19 lõike 1 teisest lõigust kui Euroopa Kohtu praktikast, mis tuleneb 9. novembri 2017. aasta kohtuotsusest CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), järeldub, et varasema õigusvastase kasutustasu tagasimaksmine liikmesriigi eraõiguse sätete järgi on välistatud olukorras, kus reguleeriv asutus ei ole teinud otsust vastava kaebuse kohta?“

Menetlus Euroopa Kohtus

37 Kirjas, mis saabus Euroopa Kohtusse 29. juunil 2023 ehk pärast kirjalike ja suuliste menetluste lõppu, teavitas eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohut, et 27. juuni 2023. aasta otsusega lõpetas ta menetluse Ostseeland Verkehrs GmbH suhtes, kuna viimati nimetatu loobus oma kaebusest.

Eelotsuse küsimuste analüüs

Sissejuhatavad märkused

38 Kõigepealt tuleb märkida, et esitatud küsimused puudutavad direktiivi 2012/34, samas kui põhikohtuasjas kõne all olevad taristu kasutustasud määrati ja nõuti sisse direktiivile 2001/14 eelnenud direktiivi kehtivusajal. Põhikohtuasja kaebajad pöördusid aga alles pärast direktiivi 2012/34 ülevõtmise tähtaja möödumist Saksamaa raudteesektori reguleeriva asutuse ehk föderaalse võrguagentuuri poole, paludes tal muu hulgas tuvastada nende tasude õigusvastasus.

39 Samas, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 25 sisuliselt märkis, ei ole käesoleval juhul vaja kindlaks teha, kas kohaldada tuleb direktiivi 2012/34 või direktiivi 2001/14. Nimelt vastavad eelotsusetaotluse esitanud kohtu viidatud eeskirjad, st direktiivi 2012/34 artikli 56 lõigetes 1, 6 ja 9 sätestatu, sisuliselt direktiivi 2001/14 artikli 30 lõigetes 2, 3 ja 5 sisalduvatele eeskirjadele (vt selle kohta 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punkt 64). Sellest järeldub, et neid peab põhimõtteliselt ühtemoodi tõlgendama ja järelikult on Euroopa Kohtu praktika direktiivi 2001/14 nende sätete tõlgendamise kohta *mutatis mutandis* kohaldatav direktiivi 2012/34 samaväärsete sätete suhtes.

40 Neil asjaoludel tuleb eelotsuse küsimustele vastata direktiivile 2012/34 viidates – samamoodi nagu seda tegi eelotsusetaotluse esitanud kohus.

Esimene kuni kolmas küsimus

41 Esimese kuni kolmanda küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2012/34 artikli 56 lõikeid 1, 6 ja 9 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis välistavad selle sätte lõike 1 kohase kaebuse saanud reguleeriva asutuse õiguse kontrollida nende taristu kasutustasude õiguspärasust, mille kohaldamisaeg on lõppenud, ja nende *ex tunc*-kehtetuse tuvastamise.

42 Sellega seoses tuleb märkida, et sarnaselt sellele eelnenud direktiiviga 2001/14 (vt selle kohta 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punkt 59 ja seal viidatud kohtupraktika) on direktiivi 2012/34 eesmärk tagada diskrimineerimata võimalus

kasutada raudteetaristut ja nagu nähtub selle põhjendusest 42, eeldab see muu hulgas, et kasutustasude kehtestamise ja läbilaskevõimsuse jaotamise skeemid tagavad vaba konkurentsi raudteeveoteenuste osutamisel.

43 Nagu ilmneb Euroopa Kohtu praktikast, on reguleeriva asutuse ainupädevus lahendada direktiivi 2012/34 artikli 56 lõike 1 kohaldamisalasse kuuluvaid mis tahes vaidlusi põhjendatud just nende eesmärkidega ja eeldab talle selle artikli lõigetega 1, 6 ja 9 antud konkreetseid volitusi (vt analoogia alusel 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punkt 60).

44 Täpsemalt on direktiivi 2012/34 artikli 56 lõikes 9 ette nähtud, et kui sellisele asutusele on esitatud kaebus, peab ta võtma vajalikud meetmed olukorra heastamiseks, ilma et see piiraks tema pädevust võtta vajaduse korral omal algatusel asjakohaseid meetmeid, et korrigeerida diskrimineerimist, turu moonutamist ja mis tahes muud negatiivset arengut direktiivi artikli 3 punkti 19 tähenduses „taotlejate“ suhtes, kelleks võivad muu hulgas olla raudteeveo-ettevõtjad (vt selle kohta 3. mai 2022. aasta kohtuotsus CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, punktid 55, 56 ja 61).

45 Lisaks tuleneb artikli 56 lõikest 9, et reguleeriva asutuse otsuste tagajärjed ei mõjuta ainult tema lahendatava vaidluse pooli, vaid kehtivad kõigi asjaomaste raudteesektori ettevõtjate suhtes, olgu need veo- või taristuettevõtjad. Nii on sellel asutusel võimalik tagada kõigi asjaomaste ettevõtjate võrdsed võimalused kasutada taristut ja ausa konkurentsi säilimine raudteeteenuste osutamise sektoris (vt analoogia alusel 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punkt 66 ja seal viidatud kohtupraktika).

46 Reguleeriv asutus, kelle ülesanne on tagada, et nii taristuettevõtjad kui ka raudteeteenuste osutajad täidavad oma kohustusi, peab seega juhul, kui raudteeveo-ettevõtja on talle kaebuse esitanud, juba direktiivi 2012/34 artikli 56 lõike 1 sõnastuse kohaselt analüüsima ebaõiglast või diskrimineerivat kohtlemist ja mis tahes muud kahju, ning seda ka taristu kasutustasude küsimuses (vt analoogia alusel 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punkt 73).

47 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 66 märkis, tuleneb raudteeveo-ettevõtjate õigus pöörduda reguleeriva asutuse poole, selle asutuse pädevusest kontrollida raudteetaristu-ettevõtja kasutustasusid käsitlevate otsuste õiguspärasust, mida kinnitab direktiivi 2012/34 artikli 56 lõige 6, kuna selles on ette nähtud, et see asutus tagab, et raudteetaristu-ettevõtja kehtestatud kasutustasud on kooskõlas selle direktiivi V peatüki 2. jao – mis reguleerib taristu ja teenuste kasutustasusid – sätetega ega ole diskrimineerivad.

48 Sellest tuleneb, et reguleerival asutusel, kelle poole on pöördutud direktiivi 2012/34 artikli 56 lõike 1 alusel, ei ole õigust keelduda kasutamast oma pädevust otsustada varem kogutud taristu kasutustasude õiguspärasuse üle (vt analoogia alusel 27. oktoobri 2022. aasta kohtuotsus DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, punktid 74 ja 87).

49 Täpsemalt ei saa niisuguse asutuse pädevus kontrollida taristu kasutustasude õiguspärasust sõltuda sellest, kas tema poole pöörduti enne või pärast nende tasude kohaldamisperioodide lõppu.

50 Esiteks nähtub direktiivi 2012/34 artikli 56 lõigete 1, 6 ja 9 sõnastusest endast, et reguleerivale asutusele antud volitused ei ole kuidagi seotud kõnealuste kohaldamisperioodidega.

51 Seda järeldust kinnitab asjaolu, et direktiivis 2012/34 ei ole neid ajavahemikke kindlaks määratud ja taristu kasutustasude või nende määramise aluseks olevate skeemide kohaldatavust ei ole piiratud konkreetse tähtajaga. Täpsemalt, nii nagu direktiivi 2001/14 artikkel 3 koostoimes selle direktiivi artikli 2 punktiga j ja I lisaga, on direktiivi 2012/34 artiklis 27 koostoimes selle direktiivi artikli 3 punktiga 26 ja IV lisaga piirdutud sellega, et nähakse ette raudteetaristu-ettevõtja kohustus avaldada võrguaruanne, milles on muu hulgas esitatud raudteetaristu kasutamise tingimused, sh kasutustasude määramise põhimõtted, tariifid ja tasud, kuid ei ole piiratud selle dokumendi kehtivusaega.

52 Tasude või nende määramise aluseks olevate skeemide kehtivusaja piiramist ei saa tuletada ka aasta sõiduplaani käsitlevatest eeskirjadest. Tegelikult tuleneb direktiivi 2012/34 artikli 3 punktist 28 koostoimes selle direktiivi VII lisaga, et nii nagu direktiivi 2001/14 artikli 2 punkti m puhul koostoimes direktiivi III lisaga, on sõiduplaani kehtivusaeg piiratud ühe aastaga. Selles sõiduplaanis loetletakse siiski üksnes „andmed kõikide kavandatud rongi- ja veeremiliikumiste kohta, mis sõiduplaani kehtivusajal asjassepuutuval infrastruktuuril toimuvad“ ja see ei puuduta seega tariife ja kasutustasusid.

53 Teiseks olgu märgitud, et direktiivi 2012/34 artikli 56 lõigete 1, 6 ja 9 tõlgendus, et taristu kasutustasusid, mida raudteetaristu-ettevõtja on juba kogunud, saab vaidlustada üksnes nende aluseks oleva tariifi kehtivusaja jooksul, kahjustaks selle sättega kehtestatud järelevalvesüsteemi tõhusust ja seeläbi selle direktiiviga taotletavate eesmärkide saavutamist.

54 Nimelt takistaks selline tõlgendus reguleeriva asutuse ülesannet, mis seisneb – nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktidest 42–47 – kõigile asjaomastele ettevõtjatele võrdse taristu kasutamise võimaluse tagamises ja ausa konkurentsi säilitamises raudteeteenuste osutamise sektoris. Samuti piiraks see põhjendamatult raudteeveo-ettevõtjatele direktiivi 2012/34 artikli 56 lõigetega 1, 9 ja 10 antud õigust esitada reguleerivale asutusele kaebus taristu kasutustasude vaidlustamiseks ja vajaduse korral allutada selle organi tehtud otsus kohtulikule kontrollile, pöördudes selleks pädeva kohtu poole (vt analoogia alusel 8. juuli 2021. aasta kohtuotsus Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, punkt 57).

55 Lisaks eeldab reguleeriva asutuse õigus kontrollida minevikus kogutud taristu kasutustasude õiguspärasust, sõltumata sellest, kas nende kohaldamisperiood on juba möödunud, tingimata seda – nagu rõhutas kohtujurist oma ettepaneku punktides 44, 45, 47 ja 48 –, et see asutus võib vajaduse korral tuvastada, et need kasutustasud on *ex tunc* kehtetud.

56 Eelkõige võtaks reguleeriva asutuse pädevuse piiramine üksnes edasiulatuvate otsustega suuresti mõtte minevikus kogutud taristu kasutustasude kontrollimiselt ja kahjustaks seega direktiivi 2012/34 artikli 56 lõigete 1, 6 ja 9 soovitavat toimet.

57 Neil asjaoludel tuleb tõdeda, et nende sätetega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis näevad ette, et reguleerival asutusel ei ole õigust kontrollida nende taristu kasutustasude õiguspärasust, mille kohaldamisaeg on möödunud, ega vajaduse korral tuvastada nende *ex tunc*-kehtetust.

58 Eelotsusetaotlusest nähtub ja Euroopa Kohtu istungil kinnitati, et kõnealusel juhul võib selline Saksamaa reguleeriva asutuse pädevuse piiramine tuleneda ERegG § 68 lõikest 3.

59 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et tagamaks kõigi liidu õigusnormide tõhusust, nõuab liidu õiguse esimuse põhimõte muu hulgas seda, et liikmesriikide kohtud tõlgendaksid liikmesriigi õigust võimalikult suurel määral nii, et see oleks kooskõlas liidu õigusega (8. märtsi 2022. aasta kohtuotsus Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (vahetu õigusmõju), C-205/20, EU:C:2022:168, punkt 35 ja seal viidatud kohtupraktika).

60 Riigisisese õiguse kooskõlalise tõlgendamise kohustusel on siiski teatud piirid ja muu hulgas ei või see olla aluseks riigisisese õiguse *contra legem* tõlgendamisele (8. märtsi 2022. aasta kohtuotsus Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (vahetu õigusmõju), C-205/20, EU:C:2022:168, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).

61 Samuti tuleb meeles pidada, et esimuse põhimõte paneb liikmesriigi kohtule, kelle ülesanne on oma pädevuse raames kohaldada liidu õiguse sätteid, kohustuse – kui ta ei saa tõlgendada riigisiseseid õigusnorme kooskõlas liidu õiguse nõuetega – tagada sellest õigusest tulenevate nõuete täielik õigusmõju tema menetluses olevas vaidluses, jättes vajaduse korral omal algatusel kohaldamata kõik riigisisesed õigusnormid või praktika – isegi kui need on ajaliselt hilisemad –, mis on vastuolus liidu õigusnormiga, millel on vahetu õigusmõju, ja tal ei ole vaja taotleda või oodata nende riigisiseste õigusnormide või praktika eelnevat kõrvaldamist seadusandliku või muu põhiseadusliku menetluse teel (24. juuni 2019. aasta kohtuotsus Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, punktid 58 ja 61, ning 8. märtsi 2022. aasta kohtuotsus Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (vahetu õigusmõju), C-205/20, EU:C:2022:168, punkt 37).

62 Raudteeveo-ettevõtjate halduslikud ja kohtulikud õiguskaitsevahendid, mis on ette nähtud direktiivi 2012/34 artikli 56 lõigetes 1, 9 ja 10, on tingimusteta ja piisavalt täpsed sätted ning neil on seega vahetu õigusmõju. Seega on need siduvad liikmesriikide kõikidele asutustele, st nii liikmesriikide kohtutele kui ka kõikidele haldusorganitele, sealhulgas detsentraliseeritud asutustele, ning need asutused on kohustatud neid norme kohaldama (vt selle kohta 22. juuni 1989. aasta kohtuotsus Costanzo, 103/88, EU:C:1989:256, punkt 33, ja 8. juuli 2021. aasta kohtuotsus Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, punkt 58).

63 Järelikult ei pea mitte ainult eelotsusetaotluse esitanud kohus, vaid vajaduse korral ka föderaalne võrguamet tõlgendama ERegG § 68 lõiget 3 nii palju kui võimalik kooskõlas direktiivi 2012/34 artikli 56 lõigetega 1, 9 ja 10, ning kui selline tõlgendus on *contra legem*, peavad nad jätma Saksa õigusnormi kohaldamata, et võimaldada raudteeveo-ettevõtjatel kasutada oma õigust vaidlustada minevikus kogutud taristu kasutustasude õiguspärasus.

64 Veel tuleb rõhutada, et ei direktiivi 2012/34 artikli 56 lõigetes 1, 9 ja 10 ega üheski teises selle direktiivi sättes ei ole ette nähtud tähtaegu, mille möödumisel ei saa ettevõtjad enam vaidlustada taristu kasutustasude õiguspärasust.

65 Neil asjaoludel, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 36 sisuliselt märkis, on iga liikmesriigi ülesanne määrata menetlusautonoomia põhimõtte kohaselt kindlaks mõistlikud ajalised piirid, mida kohaldatakse kaebustele, milles taotlejad, sh raudteeveo-ettevõtjad, paluvad reguleerival asutusel direktiivi 2012/34 artikli 56 lõike 1 alusel kontrollida muu hulgas raudteetaristu-ettevõtja nende otsuste õiguspärasust, mis puudutavad taristu kasutustasude määramise skeemi ja taristu kasutustasude suurust või struktuuri, tingimusel et järgitakse võrdväärsuse põhimõtet ja tõhususe põhimõtet (vt analoogia alusel 28. novembri 2000. aasta kohtuotsus Roquette Frères, C-88/99, EU:C:2000:652, punktid 20 ja 21, ning 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Cargill Deutschland, C-360/18, EU:C:2019:1124, punkt 46).

66 Lisaks tuleb märkida, et direktiiviga 2012/34 taotletavad eesmärgid tuleb riigisiseses õiguses saavutada õiguskindluse põhimõtte nõudeid järgides, mis nende ajaliste piiride puhul tähendab, et liikmesriikidel on kohustus kehtestada piisavalt täpsete, selgete ja ootuspäraste tähtaegade süsteem, et huvitatud isikud teaksid oma õigusi ja kohustusi (vt analoogia alusel 18. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Pelati, C-603/10, EU:C:2012:639, punkt 36 ja seal viidatud kohtupraktika).

67 Euroopa Kohtule esitatud kirjalikes seisukohtades ja 15. juuni 2023. aasta kohtuistungil väideti, et Saksa õiguses ei ole ette nähtud konkreetset tähtaega kaebuste esitamiseks direktiivi 2012/34 artikli 56 lõike 1 alusel. Ent Euroopa Kohtu pädevuses ei ole otsustada Saksa õiguse tõlgendamise üle. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on teha kindlaks, millised Saksa õiguses ette nähtud aegumis- ja õigustlõpetavad eeskirjad on kohaldatavad põhikohtuasja kaebajate nõuete suhtes, et kontrollida, kas need eeskirjad näevad ette piisavalt täpsete, selgete ja ootuspäraste tähtaegade süsteemi, ning teha kindlaks, kas need nõuded on esitatud ettenähtud tähtaja jooksul.

68 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele kuni kolmandale küsimusele vastata, et direktiivi 2012/34 artikli 56 lõikeid 1, 6 ja 9 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis välistavad selle artikli lõike 1 kohase kaebuse saanud reguleeriva asutuse õiguse kontrollida nende taristu kasutustasude õiguspärasust, mille kohaldamisaeg on lõppenud, ja nende kehtetuse *ex tunc* tuvastamise.

Neljas küsimus

69 Neljanda küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas direktiivi 2012/34 artikli 56 lõiget 9 tuleb tõlgendada nii, et see eeldab, et reguleeriv asutus saab nõuda taristu kasutustasude tagasimaksmist, kui liikmesriigi õigus annab selle pädevuse tsiviilkohtutele.

70 Sellega seoses tuleb korrata, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 44, et direktiivi 2012/34 artikli 56 lõikes 9 on ette nähtud, et kui reguleerivale asutusele on esitatud kaebus, võtab ta vajalikud meetmed olukorra heastamiseks, ilma et see piiraks tema pädevust võtta vajaduse korral omal algatusel asjakohaseid meetmeid, et korrigeerida diskrimineerimist, turu moonutamist ja mis tahes muud negatiivset arengut taotlejate suhtes, kelleks võivad muu hulgas olla raudteeveo-ettevõtjad.

71 Esimesele kuni kolmandale küsimusele antud vastusest tuleneb, et see säte nõuab, et reguleerival asutusel peab muu hulgas olema õigus tuvastada taristu kasutustasude *ex tunc*-kehtetus. Selliste tasude tagasimaksmise küsimuses on olukord aga teistsugune.

72 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 73 ja 75 pärast direktiivi 2012/34 artikli 56 lõike 9 sõnastuse analüüsimist märkis, ei kohusta see säte liikmesriike andma reguleerivale asutusele õigust nõuda ise taristu kasutustasud tagasi, vaid võimaldab neil oma menetlusautonoomia raames välja töötada muu süsteem, mis võimaldab näiteks tsiviilkohtutel menetleda tagastamisnõudeid eraldi.

73 Direktiivi 2012/34 artikli 56 lõike 9 tõhusus ei eelda ka, et reguleeriv asutus saab igal juhul ise otsustada hüvitada taristu kasutustasud, mille õigusvastasuse ta on tuvastanud.

74 Esiteks, kui reguleeriv asutus tuvastab, et taristu kasutamise tariifid ja tasud, mida raudteetaristu-ettevõtja kohaldab, on kehtetud, annab tema otsuste siduvus kõikidele asjaomaste raudteesektori pooltele, kes on loetletud käesoleva kohtuotsuse punktis 45, kindluse oma õiguste ja kohustuste suhtes. Neil asjaoludel ei ole mõõdapääsmatult vajalik, et see asutus määraks

alusetult makstud tasude tagasinõudmisel kindlaks ka täpsed summad selleks, et võimaldada ettevõtjatel, kes väidavad, et neid on diskrimineeritud, oma õigusi kaitsta ja seeläbi tagataks konkurentsimoonutuste tõhus kõrvaldamine.

75 Teiseks on direktiivi 2012/34 artikli 56 lõikega 9 pandud reguleerivale asutusele kohustus teha kõigi kaebuste kohta otsus eriti lühikese tähtaja jooksul. Kuigi õiguskindluse põhjendusel peab see asutus võimalikult kiiresti tegema otsuse vaidlusaluste taristu kasutustasude õiguspärasuse kohta, olgu need siis kehtivad või nende kohaldamisaeg möödunud, ei tulene sellest põhjendusest siiski, et pärast kõnealuste kasutustasude kehtetust tuvastava otsuse tegemist tuleks tagasimakstavad summad – vajaduse korral koos intressiga – kindlaks määrata sama tähtaja jooksul.

76 Direktiivi 2012/34 artikli 56 lõike 9 sellist tõlgendust on Euroopa Kohus juba kinnitanud, sedastades, et liikmesriikidel on lubatud ette näha, et enammakstud taristu kasutustasude tagastamise üle ei otsusta mitte reguleeriv asutus, vaid tsiviilkohtud, kes teevad otsuse tsiviilõiguse alusel, kuid seda siiski tingimusel, et reguleeriv asutus on eelnevalt otsustanud, et need tasud on õigusvastased (vt selle kohta 9. novembri 2017. aasta kohtuotsus CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, punkt 97).

77 Sellega seoses tuleb veel rõhutada, nagu märkis ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 75, et kui liikmesriigid määravad oma riigisiseses õiguses kindlaks õiguskaitsevahendid, mis võimaldavad kohustada raudteetaristu-ettevõtjat tagastama enammakstud taristu kasutustasud, ja eelkõige siis, kui nad otsustavad anda selle tsiviilkohtute ainupädevusse, on liikmesriigid kohustatud järgima võrdväärsuse põhimõtet ja tõhususe põhimõtet.

78 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb neljandale küsimusele vastata, et direktiivi 2012/34 artikli 56 lõiget 9 tuleb tõlgendada nii, et see ei nõua, et reguleeriv asutus peab saama ise otsustada taristu kasutustasude tagasimaksmise üle, kui liikmesriigi õigus annab selle pädevuse tsiviilkohtutele, tingimusel et järgitakse võrdväärsuse põhimõtet ja tõhususe põhimõtet.

Viies küsimus

79 Arvestades esimesele kuni kolmandale küsimusele antud vastust, ei ole enam vaja vastata viiendale küsimusele, mis esitati juhuks, kui Euroopa Kohus vastab esimesele ja teisele küsimusele eitavalt.

Kohtukulud

80 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond, artikli 56 lõikeid 1, 6 ja 9

tuleb tõlgendada nii, et

nendega on vastuolus liikmesriigi õigusnormid, mis välistavad selle artikli lõike 1 kohase kaebuse saanud reguleeriva asutuse õiguse kontrollida nende taristu kasutustasude õiguspärasust, mille kohaldamisaeg on lõppenud, ja nende *ex tunc* -kehtetuse tuvastamise.

2. Direktiivi 2012/34 artikli 56 lõiget 9

tuleb tõlgendada nii, et

see ei nõua, et reguleeriv asutus peab saama ise otsustada taristu kasutustasude tagasimaksmise üle, kui liikmesriigi õigus annab selle pädevuse tsiviilkohtutele, tingimusel et järgitakse võrdväärsuse põhimõtet ja tõhususe põhimõtet.

Allkirjad