TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2024 m. kovo 7 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Geležinkelių transportas – Direktyva 2012/34/ES – Prieiga prie geležinkelių infrastruktūros – Kainų nustatymo tvarka – 56 straipsnis – Vienintelė nacionalinė geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucija – Įgaliojimai – Infrastruktūros mokesčių, kurių taikymo laikotarpis yra pasibaigęs, peržiūra – Teisė *ex tunc* konstatuoti negaliojimą ir nurodyti grąžinti mokesčius“

Byloje C-582/22

dėl *Verwaltungsgericht Köln* (Kelno administracinis teismas, Vokietija) 2022 m. rugsėjo 1 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2022 m. rugsėjo 2 d. ir kuri buvo ištaisyta 2023 m. birželio 27 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2023 m. birželio 29 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Die Länderbahn GmbH,

Prignitzer Eisenbahn GmbH,

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

prieš

Bundesrepublik Deutschland,

dalyvaujant

DB Netz AG,

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas C. Lycourgos, teisėjai O. Spineanu-Matei, J.-C. Bonichot (pranešėjas), S. Rodin ir L. S. Rossi,

generalinis advokatas M. Campos Sánchez-Bordona,

posėdžio sekretorė M. Krausenböck, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2023 m. birželio 15 d. posėdžiui,

* Proceso kalba: vokiečių.

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Prignitzer Eisenbahn GmbH*, *Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* ir *Ostseeland Verkehrs GmbH*, atstovaujamų *Rechtsanwalt* B. Uhlenhut,

– *Bundesrepublik Deutschland*, atstovaujamos J. Becker, U. Geers, J. Kirchhartz, C. Mögelin ir V. Schmidt,

– *DB Netz AG*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* H. Krüger,

– Lietuvos vyriausybės, atstovaujamos K. Dieninio, S. Grigonio ir V. Kazlauskaitės-Švenčionienės,

– Austrijos vyriausybės, atstovaujamos G. Kunnert ir R. Schuster,

– Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna ir M. Rzotkiewicz,

– Norvegijos vyriausybės, atstovaujamos V. Hauan ir K. Møse,

– Europos Komisijos, atstovaujamos P. Messina ir G. Wilms,

susipažinęs su 2023 m. rugsėjo 21 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012, p. 32), 56 straipsnio 1, 6 ir 9 straipsnių, taip pat subsidiariai ESS 19 straipsnio 1 dalies antros pastraipos ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnio išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Die Länderbahn GmbH*, *Prignitzer Eisenbahn GmbH*, *Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* ir *Ostseeland Verkehrs GmbH* ginčą su *Bundesrepublik Deutschland* (Vokietijos Federacinė Respublika), atstovaujama *Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen* (Federalinė elektros energijos, dujų, telekomunikacijų, pašto ir geležinkelių tinklų agentūra, Vokietija; toliau – Federalinė tinklų agentūra) dėl *DB Netz AG* surinktų infrastruktūros mokesčių už tarnybinius traukinių tvarkaraščius, galiojusius nuo 2002 m. gruodžio mėn. iki 2011 m. gruodžio mėn., teisėtumo peržiūros.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Direktyva 2001/14/EB

3 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 404) 2 straipsnyje nustatyta:

„Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

<…>

j) „tinklo nuostatai“ – dokumentas, kuriame išsamiai išdėstomos bendrosios taisyklės, galutiniai terminai, procedūros ir kriterijai, susiję su mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemomis. Juose taip pat pateikiama kita informacija, reikalinga norint kreiptis dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo;

<…>

m) „tarnybinis traukinių tvarkaraštis“ – duomenys, atspindintys visą suplanuotą traukinių ir riedmenų eismą atitinkama infrastruktūra per laikotarpį, kurį tas tvarkaraštis galioja.“

4 Šios direktyvos 3 straipsnyje „Tinklo nuostatai“ numatyta:

„1. Pasikonsultavęs su suinteresuotomis šalimis, infrastruktūros valdytojas parengia ir išleidžia tinklo nuostatus <…>.

2. Tinklo nuostatuose aprašomas infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, pobūdis. Juose pateikiama informacija apie prieigos prie atitinkamos geležinkelių infrastruktūros sąlygas. Tinklo nuostatų turinys pateiktas I priede.

3. Tinklo nuostatai nuolat atnaujinami ir prireikus keičiami.

4. Tinklo nuostatai išleidžiami ne vėliau kaip prieš keturis mėnesius iki galutinio termino pateikti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų.“

5 Minėtos direktyvos 30 straipsnyje „Reguliavimo institucija“ nurodyta:

„<…>

2. Pareiškėjas turi teisę skųstis reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip nukentėjo; svarbiausia pareiškėjas gali apskųsti infrastruktūros valdytojo arba tam tikrais atvejais geležinkelio įmonės priimtus sprendimus dėl:

a) tinklo nuostatų;

<…>

d) mokesčių ėmimo sistemos;

e) infrastruktūros mokesčių, kuriuos jis turi arba gali turėti sumokėti, dydžio ar struktūros;

<…>

3. Reguliavimo įstaiga užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų II skyrių ir būtų nediskriminuojantys. <…>

<…>

5. Dėl kiekvieno skundo reguliavimo institucija privalo priimti sprendimą ir per ne ilgesnį kaip dviejų mėnesių laikotarpį nuo tada, kai gavo visą informaciją imtis veiksmų situacijai ištaisyti.

Nepaisant šio straipsnio 6 dalies, reguliavimo įstaigos sprendimas yra privalomas visoms šalims, kurioms tas sprendimas taikomas.

<…>

6. Valstybės narės imasi priemonių, reikalingų siekiant užtikrinti, kad reguliavimo institucijos priimti sprendimai galėtų būti peržiūrimi teismine tvarka.“

6 Tos pačios direktyvos I priedas, susijęs su „[t]inklo nuostatų turiniu“, suformuluotas taip:

„3 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose pateikiama ši informacija:

<…>

2. Skyrius, kuriame aprašomi mokesčių ėmimo principai ir tarifai. Šiame skyriuje pateikiami atitinkami duomenys apie mokesčių ėmimo sistemą ir pakankamai daug informacijos apie mokesčius, taikomus II priede išvardytoms tik vieno tiekėjo teikiamoms paslaugoms. Čia išsamiai aprašoma metodologija, taisyklės ir tam tikrais atvejais skaičiavimo sistema, taikoma pagal 7 straipsnio 4 ir 5 dalis bei 8 ir 9 straipsnius. Pateikiama informacija apie jau nustatytus arba numatomus nustatyti mokesčių pakeitimus.

<…>“

7 Direktyvos 2001/14 III priedo 1 punkte nurodyta:

„Tarnybinis traukinių tvarkaraštis sudaromas kartą per kalendorinius metus.“

Direktyva 2012/34

8 Direktyvos 2012/34 42 ir 76 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(42) apmokestinimo ir pajėgumų paskirstymo sistemomis visoms įmonėms turėtų būti užtikrinta vienoda ir nediskriminacinė prieiga prie infrastruktūros ir turėtų būti kiek galima labiau siekiama teisingai ir nediskriminuojant patenkinti visų naudotojų ir eismo rūšių poreikius. Tokiomis sistemomis turėtų būti užtikrinama sąžininga konkurencija teikiant geležinkelių paslaugas;

<…>

(76) kad geležinkelių infrastruktūra būtų veiksmingai valdoma bei tinkamai ir nediskriminuojant naudojama, reikia įsteigti reguliavimo instituciją, kuri nedarydama poveikio nagrinėjimo teismine tvarka galimybei, prižiūrėtų šioje direktyvoje nustatytų taisyklių taikymą ir būtų apeliacinis organas. Tokia reguliavimo institucija turėtų galėti įgyvendinti savo prašymus dėl informacijos ir sprendimus taikydama atitinkamas nuobaudas.“

9 Šios direktyvos 3 straipsnyje „Terminų apibrėžtys“ nurodyta:

„Šioje direktyvoje vartojamų terminų apibrėžtys:

1) geležinkelio įmonė – pagal šią direktyvą licencijuota valstybinė arba privati įmonė, kurios pagrindinė veikla – teikti krovinių ir (arba) keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas tuo atveju, kai ta įmonė užtikrina trauką; šis terminas taip pat apima tik trauką teikiančias įmones;

2) infrastruktūros valdytojas – įstaiga ar įmonė, atsakinga visų pirma už geležinkelių infrastruktūros sukūrimą, valdymą ir priežiūrą, įskaitant eismo valdymą, traukinių kontrolę ir valdymą bei signalizaciją; tinklo arba tinklo dalies infrastruktūros valdytojo funkcijos gali būti pavestos kelioms įstaigoms ar įmonėms;

<…>

19) pareiškėjas – geležinkelio įmonė arba geležinkelio įmonių tarptautinė grupė arba kiti fiziniai arba juridiniai asmenys, pavyzdžiui, [2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančiame Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007, p. 1)] apibrėžtos kompetentingos valdžios institucijos, taip pat siuntėjai, ekspeditoriai ir kombinuoto susisiekimo operatoriai, kurie, norėdami teikti viešąsias paslaugas arba turėdami komercinių interesų, pageidauja įsigyti infrastruktūros pajėgumų;

<…>

26) tinklo nuostatai – dokumentas, kuriame išsamiai nustatomos apmokestinimo ir pajėgumų paskirstymo sistemų bendrosios taisyklės, galutiniai terminai, procedūros ir kriterijai, įskaitant kitą informaciją, reikalingą norint kreiptis dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo;

<…>

28) tarnybinis traukinių tvarkaraštis – duomenys, atspindintys visą suplanuotą traukinių ir riedmenų eismą atitinkama infrastruktūra per tvarkaraščio galiojimo laikotarpį;

<…>“

10 Minėtos direktyvos IV skyriaus, kuriame išdėstytos nuostatos, susijusios su mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimu ir geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymu, 1 skirsnyje esančiame 27 straipsnyje „Tinklo nuostatai“ nurodyta:

„1. Pasikonsultavęs su suinteresuotomis šalimis, infrastruktūros valdytojas parengia ir paskelbia tinklo nuostatus, kuriuos galima įsigyti sumokėjus tam tikrą mokestį, kuris negali būti didesnis už tų nuostatų paskelbimo sąnaudas. <…>

2. Tinklo nuostatuose aprašomas infrastruktūros, kuria gali naudotis geležinkelio įmonės, pobūdis ir juose pateikiama informacija apie prieigos <…> sąlygas. Tinklo nuostatų turinys pateiktas IV priede.

3. Tinklo nuostatai nuolat atnaujinami ir prireikus iš dalies keičiami.

4. Tinklo nuostatai paskelbiami ne vėliau kaip prieš keturis mėnesius iki termino pateikti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų.“

11 Tos pačios direktyvos IV skyriaus 2 skirsnis susijęs su „[i]nfrastruktūros ir paslaugų mokesčiais“.

12 Direktyvos 2012/34 56 straipsnyje „Reguliavimo institucijos funkcijos“ nustatyta:

„1. Nedarant poveikio 46 straipsnio 6 daliai, pareiškėjas turi teisę pateikti skundą reguliavimo institucijai, jeigu mano, kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip nukentėjo; visų pirma, pareiškėjas gali apskųsti infrastruktūros valdytojo arba atitinkamais atvejais geležinkelio įmonės arba paslaugų įrenginių operatoriaus priimtus sprendimus dėl:

a) preliminarių ir galutinių tinklo nuostatų redakcijų;

<…>

d) apmokestinimo sistemos;

e) infrastruktūros mokesčių, kuriuos jis turi arba gali turėti sumokėti, dydžio ar struktūros;

<…>

g) prieigos prie paslaugų pagal 13 straipsnį ir apmokestinimo už jas.

2. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos valdžios institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija taip pat įgaliota stebėti konkurencijos padėtį geležinkelių paslaugų rinkose ir, visų pirma, ji savo iniciatyva patikrina 1 dalies a–g punktuose nurodytus aspektus, kad užkirstų kelią pareiškėjų diskriminacijai. Visų pirma, ji tikrina, ar tinklo nuostatuose nėra diskriminacinių sąlygų <…>

<…>

6. Reguliavimo institucija užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų IV skyriaus 2 skirsnį ir būtų nediskriminuojantys. Pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojas dėl infrastruktūros mokesčių dydžio derėtis gali tik tuo atveju, jei tas derybas prižiūri reguliavimo institucija. <…>

<…>

9. Reguliavimo institucija svarsto kiekvieną skundą, prireikus prašo atitinkamos informacijos ir pradeda konsultacijas su visomis atitinkamomis šalimis per vieną mėnesį nuo skundo gavimo dienos. Ji priima sprendimą dėl kiekvieno skundo, imasi veiksmų situacijai ištaisyti ir informuoja atitinkamas šalis apie savo motyvuotą sprendimą per nustatytą pagrįstą laiką, bet kuriuo atveju ne ilgiau kaip per šešias savaites nuo tada, kai gavo visą reikalingą informaciją. Nedarant poveikio nacionalinių konkurencijos institucijų įgaliojimams užtikrinti geležinkelių paslaugų rinkos konkurencingumą, reguliavimo institucija prireikus savo iniciatyva nusprendžia, kokiomis tinkamomis priemonėmis pašalinti pareiškėjų diskriminavimą, rinkos iškraipymą ir kitus nepageidaujamus šių rinkų pokyčius, ypač atsižvelgdama į 1 dalies a–g punktus.

Reguliavimo institucijos sprendimas privalomas visoms šalims, kurioms tas sprendimas taikomas, ir jam netaikoma kitų administracinių instancijų kontrolė. Savo sprendimų vykdymą reguliavimo institucija užtikrina taikydama tinkamas nuobaudas, įskaitant pinigines baudas.

<…>

10. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijų priimtiems sprendimams būtų taikoma teisminė kontrolė. Pateikus skundą reguliavimo institucijos sprendimo vykdymas gali būti sustabdytas, tik jei reguliavimo institucijos nedelstinas poveikis gali sukelti skundą pateikusiam asmeniui nepataisomą žalą. Šia nuostata nedaromas poveikis skundą nagrinėjančio teismo įgaliojimams, suteiktiems pagal konstitucinę teisę, kai taikytina.

<…>“

13 Šios direktyvos IV priedas, susijęs su „tinklo nuostatų turiniu“, suformuluotas taip:

„27 straipsnyje nurodytuose tinklo nuostatuose pateikiama ši informacija:

<…>

2. Skyrius, kuriame aprašomi apmokestinimo principai ir tarifai. Šiame skyriuje pateikiami atitinkami duomenys apie apmokestinimo sistemą ir pakankamai informacijos apie mokesčius bei kitos informacijos apie prieigą, taikomos II priede išvardytoms tik vieno tiekėjo teikiamoms paslaugoms. Čia išsamiai aprašoma metodologija, taisyklės ir tam tikrais atvejais skaičiavimo sistema 31–36 straipsniams taikyti išlaidų ir mokesčių atžvilgiu. Pateikiama informacija apie jau nustatytus arba per ateinančius penkerius metus numatomus nustatyti mokesčių pakeitimus, jei apie juos žinoma.

<…>“

14 Minėtos direktyvos VII priedo 1 punkte nurodyta, kad „[t]arnybinis traukinių tvarkaraštis sudaromas kartą per kalendorinius metus“.

Vokietijos teisė

15 Ginčui pagrindinėje byloje taikytinos redakcijos 2016 m. rugpjūčio 29 d. *Eisenbahnregulierungsgesetz* (Geležinkelių reguliavimo įstatymas; *BGBl.* 2016 I, p. 2082; toliau – *ERegG*) 66 straipsnio „Reguliavimo institucija ir jos užduotys“ 1, 3 ir 4 dalyse numatyta:

„1. Jeigu teisės į prieigą turėtojas mano, kad dėl geležinkelių infrastruktūros valdytojo sprendimų jis buvo diskriminuojamas arba kitaip pažeistos jo teisės, jis turi teisę kreiptis į <…> reguliavimo instituciją.

<…>

3. Jeigu susitarimas dėl prieigos arba dėl preliminariosios sutarties nepasiektas, reguliavimo institucija teisės į prieigą turėtojo prašymu arba savo iniciatyva gali patikrinti geležinkelių infrastruktūros valdytojo sprendimus. Prašymas turi būti pateiktas per laikotarpį, per kurį gali būti pritarta pasiūlymui sudaryti susitarimus pagal 13 straipsnio 1 dalį arba 54 straipsnio trečią sakinį.

4. Pateikus prašymą arba savo iniciatyva, be kita ko, gali būti tikrinama:

<…>

5) apmokestinimo sistema;

6) infrastruktūros mokesčių, kuriuos prieigos leidimo turėtojas turi arba turėtų mokėti, dydis ar struktūra;

7. kitų mokesčių, kuriuos prieigos leidimo turėtojas turi arba turėtų mokėti, dydis ir struktūra;

<…>“

16 *ERegG* 67 straipsnio „Reguliavimo institucijos įgaliojimai, transporto rinkos kontrolė, vykdymo nuostatos“ 1 dalyje nurodyta:

„Reguliavimo institucija dėl geležinkelių ir kitų asmenų, kuriems taikomos šio įstatymo nuostatos, gali imtis priemonių, būtinų siekiant pašalinti šio įstatymo ar tiesiogiai taikomų Europos Sąjungos teisės aktų, patenkančių į jo taikymo sritį, pažeidimus arba užkirsti jiems kelią. Jeigu reguliavimo institucija vykdo savo nurodymus, periodinės baudos dydis, nukrypstant nuo *Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz* [(Administracinių aktų vykdymo įstatymas)] 11 straipsnio 3 dalies, gali siekti 500 000 EUR.“

17 *ERegG* 68 straipsnis „Reguliavimo institucijos sprendimai“ suformuluotas taip:

„1. Reguliavimo institucija skundą išnagrinėja per vieną mėnesį nuo jo gavimo. Šiuo tikslu ji prašo suinteresuotųjų šalių pateikti informaciją, reikalingą sprendimams priimti, ir pradeda diskusijas su visomis suinteresuotosiomis šalimis. Ji priima sprendimą dėl kiekvieno skundo, imasi veiksmų situacijai ištaisyti ir informuoja atitinkamas šalis apie savo motyvuotą sprendimą per nustatytą pagrįstą laikotarpį, ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per šešias savaites nuo visos būtinos

informacijos gavimo dienos. Neatsižvelgdama į konkurencijos institucijų įgaliojimus, ji savo iniciatyva sprendžia dėl tinkamų priemonių, kuriomis siekiama išvengti diskriminacijos ir rinkos iškraipymo.

2. Jeigu 66 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodytu atveju geležinkelių infrastruktūros valdytojo sprendimas turi įtakos teisės į prieigą prie geležinkelių infrastruktūros turėtojo teisei:

1) reguliavimo institucija nurodo geležinkelių infrastruktūros valdytojui iš dalies pakeisti sprendimą arba

2) reguliavimo institucija sprendžia dėl sutarties ar mokesčių galiojimo, pripažįsta sutartis negaliojančiomis ir nustato sutarties sąlygas ar mokesčius.

Pirmame sakinyje nurodytas sprendimas taip pat gali būti susijęs su geležinkelių tinklo nuostatais arba paslaugų įrenginių naudojimo sąlygomis.

3. Reguliavimo institucija gali ateityje įpareigoti geležinkelių infrastruktūros įmonę pakeisti 66 straipsnio 4 dalyje nurodytas priemones arba paskelbti, kad šios priemonės negalioja, jeigu jos neatitinka šio įstatymo nuostatų arba tiesiogiai taikomų Europos Sąjungos teisės aktų šio įstatymo taikymo srityje.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

18 Pareiškėjos pagrindinėje byloje yra arba buvo geležinkelių transporto įmonės, kurios Vokietijoje teikia arba teikė transporto paslaugas regioniniu lygmeniu, naudodamosi *DB Netz*, į pagrindinę bylą įstojusiai šaliai, priklausančia geležinkelių infrastruktūra.

19 *DB Netz* priklauso *Deutsche Bahn AG* grupei. Ji valdo didžiausią Vokietijos geležinkelių tinklą ir šiuo pagrindu renka infrastruktūros mokesčius. Šie mokesčiai kiekvienai geležinkelių transporto įmonei nustatomi atskirai remiantis *DB Netz* skelbiamuose tinklo nuostatuose nustatytais tarifais. Šie tarifai galioja tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpį, t. y. vienus metus.

20 Pareiškėjos pagrindinėje byloje manė, kad *DB Netz* nustatyti tarifai, taikyti atitinkamai 2002/2003–2010/2011 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais, buvo iš dalies neteisėti, nes apėmė „regioninį koeficientą“, dėl kurio buvo diskriminuojamos regionines linijas eksploatuojančios įmonės. Todėl jos arba sumokėjo *DB Netz* reikalaujamus mokesčius su išlygomis, arba sumažino jų dydį ir išskaitė šią sumą.

21 Federalinė tinklų agentūra, vienintelė nacionalinė Vokietijos geležinkelių sektoriaus reguliavimo institucija, kelis kartus atliko šių tarifų *ex ante* peržiūrą. Iš tiesų Vokietijos teisėje buvo numatyta išankstinė apmokestinimo principų peržiūra ir šiai institucijai suteikta teisė prieštarauti, kuria ji nagrinėjamu atveju vis dėlto nepasinaudojo. Be to, nuo 2008 m. Federalinė tinklų agentūra atliko įvairias „regioninių koeficientų“, kurie nuo 2003 m. sausio 1 d. buvo *DB Netz* tarifų dalis, peržiūras.

22 2010 m. kovo 5 d. sprendimu Federalinė tinklų agentūra pripažino negaliojančiais *DB Netz* parengtus tinklo nuostatus dėl 2010/2011 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio, kurie turėjo įsigalioti 2010 m. gruodžio 12 d., tiek, kiek juose numatyta taikyti tokį „regioninį koeficientą“. Iš to sprendimo matyti, kad civilinių bylų teismai turi priimti sprendimą dėl taikant šį koeficientą susidariusios galimos mokesčių permokos grąžinimo.

23 *DB Netz* pateikė prieštaravimą dėl minėto sprendimo, jį vėliau Federalinė tinklų agentūra atšaukė, kai su *DB Netz* sudarė viešosios teisės reglamentuojamą sutartį. Šioje sutartyje buvo numatyta 2010/2011 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiu taikyti sumažintą regioninį koeficientą, paskui panaikinti jį 2011/2012 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio įsigaliojimo.

24 Kelios geležinkelių transporto įmonės, įskaitant pareiškėjas pagrindinėje byloje dėl dalies ginčijamų mokesčių, pateikė civilinių bylų teismams prašymus grąžinti tariamą *DB Netz* surinktų infrastruktūros mokesčių permoką. Siekdami priimti sprendimą dėl šių prašymų, tie teismai kiekvienu konkrečiu atveju nagrinėjo šių mokesčių teisingumą. Šią praktiką 2011 m. spalio 18 d. sprendimu (KZR 18/10) patvirtino *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija).

25 Vis dėlto 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendime *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) Teisingumo Teismas nusprendė, kad pagal Direktyvą 2001/14, galiojusią prieš Direktyvą 2012/34, draudžiama taikyti nacionalinės teisės aktus, numatančius geležinkelių infrastruktūros mokesčių teisingumo patikrą, kurią konkrečiu atveju atlieka bendrosios kompetencijos teismai. Kalbant konkrečiai, iš to sprendimo 97 punkto matyti, jog mokesčių grąžinimas taikant civilinės teisės nuostatas gali būti numatytas tik darant prielaidą, kad pagal nacionalinės teisės nuostatas mokesčių neteisėtumas teisės aktų, susijusių su prieiga prie geležinkelių infrastruktūros, atžvilgiu buvo iš anksto konstatuotas reguliavimo institucijos ar šios institucijos sprendimo peržiūrą atlikusio teismo, ir tiek, kiek prašymas dėl grąžinimo veikiau yra ieškinio nacionaliniuose civilinių bylų teismuose dalykas, o ne šiuose teisės aktuose numatyto skundo dalykas.

26 Paskelbus 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendimą *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834), pareiškėjos pagrindinėje byloje, remdamosi *ERegG* 66 ir 68 straipsniais, paprašė Federalinės tinklų agentūros, viena vertus, pripažinti negaliojančiais infrastruktūros mokesčius, kuriuos *DB Netz* surinko 2002/2003–2010/2011 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio galiojimo laikotarpiais, ir, kita vertus, įpareigoti tą bendrovę grąžinti joms mokesčių permoką.

27 Šie prašymai buvo atmesti 2019 m. spalio 11 d., 2020 m. liepos 3 d. ir 2020 m. gruodžio 11 d. Federalinės tinklų agentūros sprendimais, motyvuojant tuo, kad jie nepriimtini, nes nebuvo teisinio pagrindo, kuriuo remiantis būtų buvę galima atlikti nagrinėjamų mokesčių *ex post* peržiūrą. Grįsdama šiuos sprendimus Federalinė tinklų agentūra teigė, kad geležinkelių transporto įmonės turėjo galimybę ginčyti mokesčius atitinkamais jų galiojimo laikotarpiais.

28 2019 m. lapkričio 6 ir 9 d. pateiktais skundais pareiškėjos pagrindinėje byloje paprašė *Verwaltungsgericht Köln* (Kelno administracinis teismas, Vokietija), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo, konstatuoti, kad Federalinė tinklų agentūra privalėjo atlikti *DB Netz* surinktų nagrinėjamų mokesčių *ex post* peržiūrą, prireikus pripažinti juos negaliojančiais *ex tunc* ir priimti sprendimą dėl *DB Netz* tenkančios pareigos grąžinti mokesčius.

29 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs mano, jog tam, kad galėtų išspręsti jam pateiktus ginčus, reikia išaiškinti, be kita ko, Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalis.

30 Jis laikosi nuomonės, kad šio 56 straipsnio 1 dalyje numatytas skundas susijęs tik su žala, kuri jau buvo padaryta ir kuri atsirado dėl dabartinių ar ankstesnių taikytinos reglamentavimo sistemos pažeidimų. Tačiau reguliavimo institucijos prevenciniams veiksmams taikomos atskiros taisyklės, numatytos to straipsnio 2 dalyje. Be to, iš to paties straipsnio 6 ir 9 dalių matyti, kad reguliavimo institucija turi plačią diskreciją. Taigi, gavusi skundą, ji gali imtis „veiksmų situacijai ištaisyti“, o veikdama savo iniciatyva – „tinkam[ų] priemon[ių] pašalinti <…> diskriminavimą“.

31 Tokį Direktyvos 2012/34 56 straipsnio aiškinimą patvirtina šia direktyva siekiami tikslai. Iš Direktyvos 2012/34 42 ir 76 konstatuojamųjų dalių matyti, kad ja, be kita ko, siekiama garantuoti nediskriminacinę geležinkelių transporto įmonių prieigą prie infrastruktūros ir kad reguliavimo institucija turi užtikrinti, kad šis tikslas būtų pasiektas.

32 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymėjo, kad, jo nuomone, Vokietijos teisėje numatyta išankstinės peržiūros procedūra, pagal kurią reguliavimo institucija gali priimti sprendimą dėl infrastruktūros apmokestinimo principų prieš jiems įsigaliojant, negali kompensuoti *ex post* peržiūros nebuvimo.

33 Be to, tas teismas mano, kad 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendime *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) patvirtintas teisės į praeityje nepagrįstai surinktų mokesčių „grąžinimą“ egzistavimas, tačiau šios teisės įgyvendinimas susietas su išankstine reguliavimo institucijos išvada dėl šių mokesčių neteisėtumo. Taigi, jei ši institucija neturėtų kompetencijos nagrinėti mokesčių, kurių taikymo laikotarpis yra pasibaigęs, geležinkelių transporto įmonės netektų teisės į veiksmingą teisinę gynybą, o infrastruktūros valdytojas tuo pat metu toliau turėtų naudos iš neteisėtų mokesčių.

34 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja, ar pagal Sąjungos teisę reikalaujama, kad minėta institucija galėtų pati priimti sprendimą dėl grąžintinų mokesčių sumų arba nurodyti juos grąžinti. Iš tiesų, nepaisant reglamentavimo sistemos, geležinkelių transporto įmonių ir infrastruktūros valdytojų santykiai yra sutartinio pobūdžio ir, žinoma, priklauso civilinių bylų teismų jurisdikcijai.

35 Bet kuriuo atveju prašymą priimti prejudicinį pateikęs teismas pažymėjo, jog, siekiant išspręsti jam pateiktus ginčus, nebūtina nustatyti, ar *ERegG* 66 ir paskesni straipsniai, kuriais grindžiami pareiškėjų pagrindinėje byloje prašymai, turi būti aiškinami taip, kad atitiktų Sąjungos teisę, arba ar, atsižvelgiant į 2021 m. liepos 8 d. Sprendimą *Koleje Mazowieckie* (C-120/20, EU:C:2021:553), Direktyvos 2012/34 56 straipsnis yra tiesiogiai taikomas.

36 Šiomis aplinkybėmis *Verwaltungsgericht Köln* (Kelno administracinis teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Direktyvos [2012/34] 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalys turi būti aiškinamos taip, kad apmokestinimo sistema gali būti tinkamas skundo dalykas net ir tuo atveju, jei peržiūrėtino mokesčio galiojimo laikotarpis jau yra pasibaigęs (skundas dėl vadinamojo seno mokesčio)?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar Direktyvos [2012/34] 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalys turi būti aiškinamos taip, kad reguliavimo institucija, *ex post* peržiūrėjusi senus mokesčius, gali pripažinti juos negaliojančiais *ex tunc*?

3. Jei į pirmąjį ir antrąjį klausimus būtų atsakyta teigiamai, ar pagal Direktyvos [2012/34] 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalių išaiškinimą yra leidžiama nacionalinės teisės nuostata, kuria panaikinama galimybė *ex post* peržiūrėti senus mokesčius numatant *ex tunc* poveikį?

4. Jei į pirmąjį ir antrąjį klausimus būtų atsakyta teigiamai, ar Direktyvos [2012/34] 56 straipsnio 9 dalis turi būti aiškinama taip, kad teisinių pasekmių požiūriu joje numatyti kompetentingos reguliavimo institucijos veiksmai situacijai ištaisyti iš esmės taip pat apima galimybę nurodyti infrastruktūros valdytojui grąžinti neteisėtai surinktus mokesčius, nors geležinkelio įmonės dėl mokesčių grąžinimo gali pareikšti ieškinius infrastruktūros valdytojui civilinių bylų teismuose?

5. Jei į pirmąjį ir antrąjį klausimus būtų atsakyta neigiamai, ar teisė apskųsti senus mokesčius bet kuriuo atveju išplaukia iš [Pagrindinių teisių chartijos] 47 straipsnio 1 dalies ir ESS 19 straipsnio 1 dalies antros pastraipos, jei, nepriėmus reguliavimo institucijos sprendimo dėl skundo, grąžinti neteisėtus senuosius mokesčius vadovaujantis nacionalinės civilinės teisės normomis yra draudžiama pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją, suformuotą 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendime *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834)?“

Procesas Teisingumo Teisme

37 Raštu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2023 m. birželio 29 d., t. y. pasibaigus rašytinei ir žodinei proceso dalims, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas informavo Teisingumo Teismą, kad 2023 m. birželio 27 d. sprendimu nutraukė jo nagrinėjamą bylą, kiek ji susijusi su *Ostseeland Verkehrs GmbH*, nes ši bendrovė atsiėmė savo skundą.

Dėl prejudicinių klausimų

Pirminės pastabos

38 Pirmiausia reikia pažymėti, kad pateikti klausimai susiję su Direktyva 2012/34, nors pagrindinėje byloje nagrinėjami infrastruktūros mokesčiai buvo nustatyti ir surinkti galiojant jos pirmtakei, t. y. Direktyvai 2001/14. Vis dėlto tik pasibaigus Direktyvos 2012/34 perkėlimo į nacionalinę teisę terminui pareiškėjos pagrindinėje byloje kreipėsi Vokietijos geležinkelių sektoriaus reguliavimo instituciją, t. y. Federalinę tinklų agentūrą, be kita ko, prašydamos pripažinti šiuos mokesčius neteisėtais.

39 Atsižvelgiant į tai, kaip išvados 25 punkte iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, nagrinėjamu atveju nebūtina nustatyti, ar reikia taikyti Direktyvą 2012/34, ar Direktyvą 2001/14. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodytos nuostatos, t. y. numatytosios Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalyse, iš esmės atitinka Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 2, 3 ir 5 dalyse išdėstytas nuostatas (šiuo klausimu žr. 2022 m. spalio 27 d. Sprendimo *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 64 punktą). Darytina išvada, kad iš principo jos turi būti aiškinamos vienodai, todėl Teisingumo Teismo jurisprudencija, susijusi su Direktyvos 2001/14 nuostatų aiškinimu, *mutatis mutandis* taikoma lygiavertėms Direktyvos 2012/34 nuostatoms.

40 Tokiomis aplinkybėmis į pateiktus klausimus reikia atsakyti remiantis, kaip tai darė prašymą priimti prejudicinį sprendimą, Direktyva 2012/34.

Dėl pirmojo–trečiojo klausimų

41 Pirmuoju–trečiuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalys turi būti aiškinamos taip, kad pagal jas draudžiamos valstybės narės teisės nuostatos, pagal kurias reguliavimo institucija, gavusi šio straipsnio 1 dali grindžiamą skundą, neturi jokios kompetencijos tikrinti infrastruktūros mokesčių, kurių taikymo laikotarpis baigėsi, teisėtumo ir pripažinti juos negaliojančiais *ex tunc*.

42 Šiuo klausimu reikia pažymėti, jog Direktyva 2012/34, kaip ir prieš ją galiojusia Direktyva 2001/14 (šiuo klausimu žr. 2022 m. spalio 27 d. Sprendimo *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 59 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją) siekiama užtikrinti nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių infrastruktūros, be kita ko, reikalaujant, kad, kaip matyti iš jos 42 konstatuojamosios dalies, apmokestinimo ir pajėgumų paskirstymo sistemomis turėtų būti sudarytos sąlygos sąžiningai konkurencijai teikiant geležinkelių paslaugas.

43 Kaip matyti iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, išimtinė reguliavimo institucijos kompetencija nagrinėti ginčus, kuriems taikoma Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1 dalis, grindžiama būtent šiais tikslais ir apima pagal šio straipsnio 1, 6 ir 9 dalis joms suteiktus konkrečius įgaliojimus (pagal analogiją žr. 2022 m. spalio 27 d. Sprendimo *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 60 punktą).

44 Kalbant konkrečiai, pagal Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalį, kai tokiai institucijai pateikiamas skundas, ji turi patvirtinti būtinas priemones situacijai ištaisyti, nedarant poveikio jos kompetencijai prireikus savo iniciatyva imtis tinkamų priemonių, kad būtų pašalintas „pareiškėjų“, kaip jie suprantami pagal šios direktyvos 3 straipsnio 19 punktą, t. y. be kita ko, geležinkelio įmonių, diskriminavimas, geležinkelių paslaugų rinkos iškraipymas ir kiti nepageidaujami pokyčiai šioje rinkoje (šiuo klausimu žr. 2022 m. gegužės 3 d. Sprendimo *CityRail*, C-453/20, EU:C:2022:341, 55, 56 ir 61 punktus).

45 Iš šio 56 straipsnio 9 dalies taip pat matyti, kad reguliavimo institucijos priimamų sprendimų pasekmės galioja ne tik jai pateikto nagrinėti ginčo šalims, bet yra privalomos visoms su geležinkelių sektoriumi susijusioms šalims: ir transporto įmonėms, ir infrastruktūros valdytojams. Taigi ši institucija gali užtikrinti, kad visos suinteresuotosios įmonės turėtų vienodą prieigą prie infrastruktūros ir kad būtų išlaikyta sąžininga konkurencija geležinkelių paslaugų teikimo sektoriuje (pagal analogiją žr. 2022 m. spalio 27 d. Sprendimo *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 66 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

46 Tokiomis aplinkybėmis, kai geležinkelių transporto įmonė pateikia skundą reguliavimo institucijai, ši institucija, turinti užtikrinti, kad tiek infrastruktūros valdytojai, tiek geležinkelių paslaugų teikėjai vykdytų savo pareigas, pagal Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1 dalį privalo išnagrinėti neteisingą ar diskriminuojamąjį požiūrį ir bet kokią kitą žalą, o tai, be kita ko, apima klausimus, susijusius su infrastruktūros mokesčiais (pagal analogiją žr. 2022 m. spalio 27 d. Sprendimo *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 73 punktą).

47 Kaip išvados 66 punkte pažymėjo generalinis advokatas, geležinkelių transporto įmonių teisė kreiptis į reguliavimo instituciją atitinka šios institucijos įgaliojimus tikrinti infrastruktūros valdytojo sprendimų dėl mokesčių teisėtumą, o tai patvirtina Direktyvos 2012/34 56 straipsnio

6 dalis, nes joje numatyta, jog minėta institucija užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų šios direktyvos IV skyriaus 2 skirsnį, kuriuo reglamentuojami infrastruktūros ir paslaugų mokesčiai, ir būtų nediskriminuojantys.

48 Darytina išvada, kad gavusi skundą pagal Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1 dalį reguliavimo institucija negali pagrįstai atsisakyti įgyvendinti savo kompetenciją spręsti dėl praeityje surinktų infrastruktūros mokesčių teisėtumo (pagal analogiją žr. 2022 m. spalio 27 d. Sprendimo *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 74 ir 87 punktus).

49 Kalbant konkrečiai, tokios institucijos kompetencija tikrinti infrastruktūros mokesčių teisėtumą negali priklausyti nuo to, ar skundas jai buvo pateiktas prieš pasibaigiant atitinkamiems šių mokesčių taikymo laikotarpiams, ar jiems pasibaigus.

50 Viena vertus, iš pačios šios Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalių formuluotės matyti, kad reguliavimo institucijai suteikti įgaliojimai niekaip nesusiję su šiais taikymo laikotarpiais.

51 Šią išvadą patvirtina tai, kad Direktyvoje 2012/34 tie laikotarpiai nėra nustatyti ir infrastruktūros mokesčių ar pagrindinių apmokestinimo sistemų taikymas neapribotas tam tikros trukmės. Kalbant konkrečiai, kaip ir Direktyvos 2001/14 3 straipsnyje, siejamame su jos 2 straipsnio j punktu ir I priedu, Direktyvos 2012/34 27 straipsnyje, siejamame su jos 3 straipsnio 26 punktu ir IV priedu, numatyta tik infrastruktūros valdytojo pareiga paskelbti tinklo nuostatus, kuriuose, be kita ko, nustatomos prieigos prie geležinkelių infrastruktūros sąlygos, įskaitant apmokestinimo principus, tarifus ir mokesčius, neribojant šių nuostatų galiojimo laikotarpio.

52 Mokesčių arba pagrindinių apmokestinimo sistemų galiojimo laikotarpio apribojimas taip pat negali būti kildinamas iš taisyklių, susijusių su metiniu tarnybiniu traukinių tvarkaraščiu. Pagal Direktyvos 2012/34 3 straipsnio 28 punktą, siejamą su jos VII priedu, kaip ir buvo Direktyvos 2001/14 2 straipsnio m punkto, siejamo su jos III priedu, atveju, tarnybinis traukinių tvarkaraštis galioja ne ilgiau nei vienus metus. Tačiau šiame tvarkaraštyje tik nurodomi „duomenys, atspindintys visą suplanuotą traukinių ir riedmenų eismą atitinkama infrastruktūra“, taigi jis nėra susijęs su tarifais ir mokesčiais.

53 Kita vertus, Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalių aiškinimas, pagal kurį infrastruktūros valdytojo jau surinkti infrastruktūros mokesčiai gali būti ginčijami tik pagrindinio tarifo galiojimo laikotarpiu, pakenktų pagal šias nuostatas įtvirtintos kontrolės sistemos veiksmingumui ir dėl to šia direktyva siekiamų tikslų įgyvendinimui.

54 Iš tiesų toks aiškinimas trukdytų vykdyti reguliavimo institucijos užduotį, kuri, kaip matyti iš šio sprendimo 42–47 punktų, yra užtikrinti, kad visos suinteresuotosios įmonės turėtų vienodą prieigą prie infrastruktūros ir būtų išlaikyta sąžininga konkurencija geležinkelių paslaugų teikimo sektoriuje. Šis aiškinimas taip pat nepagrįstai apribotų Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 9 ir 10 dalyse įtvirtintą geležinkelių transporto įmonių teisę kreiptis į reguliavimo instituciją siekiant ginčyti infrastruktūros mokesčius ir prireikus į šiuo tikslu kompetentingą teismą, kad būtų atlikta šios institucijos priimto sprendimo teisminė kontrolė (pagal analogiją žr. 2021 m. liepos 8 d. Sprendimo *Koleje Mazowieckie*, C-120/20, EU:C:2021:553, 57 punktą).

55 Be to, reguliavimo institucijos kompetencija tikrinti praeityje surinktų infrastruktūros mokesčių teisėtumą, neatsižvelgiant į tai, ar atitinkami jų taikymo laikotarpiai jau yra pasibaigę, neišvengiamai reiškia, kad, kaip išvados 44, 45, 47 ir 48 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, ši institucija prireikus gali pripažinti juos negaliojančiais *ex tunc*.

56 Kalbant konkrečiai, jeigu reguliavimo institucijos kompetencija būtų apribota tik padarinius ateityje sukeliančių sprendimų priėmimu, praeityje surinktų infrastruktūros mokesčių peržiūra iš esmės netektų prasmės, ir taip būtų pakenkta Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalių veiksmingumui.

57 Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, jog pagal šias nuostatas draudžiamos valstybės narės teisės nuostatos, kuriose numatyta, kad reguliavimo institucija nėra kompetentinga nei tikrinti infrastruktūros mokesčių, kurių taikymo laikotarpis yra pasibaigęs, teisėtumą, nei prireikus pripažinti juos negaliojančiais *ex tunc*.

58 Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti ir per Teisingumo Teismo posėdį buvo patvirtinta, kad nagrinėjamu atveju toks Vokietijos reguliavimo institucijos kompetencijos apribojimas gali būti kildinamas iš *ERegG* 68 straipsnio 3 dalies.

59 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal Sąjungos teisės viršenybės principą reikalaujama, be kita ko, kad nacionaliniai teismai, siekdami užtikrinti visų Sąjungos teisės nuostatų veiksmingumą, savo nacionalinę teisę aiškintų kiek įmanoma taip, kad ji atitiktų Sąjungos teisę (2022 m. kovo 8 d. Sprendimo *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Tiesioginis veikimas)*, C-205/20, EU:C:2022:168, 35 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

60 Vis dėlto Sąjungos teisę atitinkančio nacionalinės teisės aiškinimo pareigai taikomi tam tikri apribojimai ir ji, be kita ko, negali būti pagrindas nacionalinę teisę aiškinti *contra legem* (2022 m. kovo 8 d. Sprendimo *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Tiesioginis veikimas)*, C-205/20, EU:C:2022:168, 36 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

61 Be to, reikia priminti, kad jei nacionalinis teismas, pagal Sąjungos viršenybės principą įpareigotas taikyti Sąjungos teisės nuostatas pagal jam suteiktą jurisdikciją, negali išaiškinti nacionalinės teisės aktų taip, kad jie atitiktų Sąjungos teisės reikalavimus, jam tenka pareiga užtikrinti visišką šios teisės reikalavimų veiksmingumą nagrinėjamam ginčui, prireikus savo iniciatyva netaikant jokių, net ir vėliau priimtų, tiesioginio veikimo Sąjungos teisės nuostatai prieštaraujančių nacionalinės teisės aktų ar jurisprudencijos, ir jis neprivalo prašyti, kad šie nacionalinės teisės aktai ar jurisprudencija būtų panaikinti teisėkūros arba kitokiomis konstitucinėmis priemonėmis, arba laukti, kol tai bus padaryta (2019 m. birželio 24 d. Sprendimo *Popławski*, C-573/17, EU:C:2019:530, 58 ir 61 punktai; taip pat 2022 m. kovo 8 d. Sprendimo *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Tiesioginis veikimas)*, C-205/20, EU:C:2022:168, 37 punktas).

62 Kiek tai susiję su Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 9 ir 10 dalyse numatyta geležinkelių transporto įmonių teise į administracines ir teismines teisių gynimo priemones, pažymėtina, kad šios nuostatos yra besąlygiškos ir pakankamai tikslios, taigi veikia tiesiogiai. Vadinasi, jos privalomos visoms valstybių narių institucijoms, t. y. ne tik nacionaliniams teismams, bet ir visoms administracijos institucijoms, įskaitant decentralizuotas, ir šios institucijos privalo jas taikyti (šiuo klausimu žr. 1989 m. birželio 22 d. Sprendimo *Costanzo*, 103/88, EU:C:1989:256, 33 punktą ir 2021 m. liepos 8 d. Sprendimo *Koleje Mazowieckie*, C-120/20, EU:C:2021:553, 58 punktą).

63 Taigi ne tik prašymą priimti prejudicinį sprendimą, bet ir prireikus Federalinė tinklų agentūra turi aiškinti *ERegG* 68 straipsnio 3 dalį kiek įmanoma taip, kad ji atitiktų Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 9 ir 10 dalis, ir, jeigu toks aiškinimas turėtų būti laikomas *contra legem*, netaikyti šios Vokietijos teisės nuostatos, kad geležinkelių transporto įmonės galėtų pasinaudoti teise ginčyti praeityje surinktų infrastruktūros mokesčių teisėtumą.

64 Be to, reikia pažymėti, kad nei Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 9 ir 10 dalyse, nei jokioje kitoje šios direktyvos nuostatoje nenumatyta termino, kuriam pasibaigus įmonės nebegali ginčyti infrastruktūros mokesčių teisėtumo.

65 Tokiomis aplinkybėmis, kaip išvados 36 punkte iš esmės pažymėjo generalinis advokatas, pagal procesinės autonomijos principą kiekviena valstybė narė turi nustatyti pagrįstus terminus, taikomus skundams, kuriais pareiškėjai, įskaitant geležinkelių transporto įmones, prašo reguliavimo institucijos pagal Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1 dalį patikrinti infrastruktūros valdytojo priimtų sprendimų, be kita ko, dėl apmokestinimo sistemos ir infrastruktūros mokesčių dydžio ar struktūros teisėtumą, su sąlyga, kad laikomasi lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų (pagal analogiją žr. 2000 m. lapkričio 28 d. Sprendimo *Roquette Frères*, C-88/99, EU:C:2000:652, 20 ir 21 punktus; taip pat 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Cargill Deutschland*, C-360/18, EU:C:2019:1124, 46 punktą).

66 Be to, reikia pažymėti, jog Direktyva 2012/34 siekiami tikslai nacionalinėje teisėje turi būti įgyvendinti laikantis teisinio saugumo principo reikalavimų, o tai, kalbant apie šiuos terminus, reiškia, kad valstybės narės privalo nustatyti pakankamai tikslią, aiškią ir nuspėjamą terminų sistemą, kad suinteresuotieji asmenys galėtų žinoti savo teises ir pareigas (pagal analogiją žr. 2012 m. spalio 18 d. Sprendimo *Pelati*, C-603/10, EU:C:2012:639, 36 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

67 Teisingumo Teismui pateiktose rašytinėse pastabose ir per 2023 m. birželio 15 d. posėdį buvo teigiama, kad Vokietijos teisėje nenumatyta konkretaus skundų pagal Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1 dalį pateikimo termino. Tačiau Teisingumo Teismas neturi priimti sprendimo dėl Vokietijos teisės aiškinimo. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi nustatyti toje teisėje numatytas senaties ir naikinamųjų terminų taisykles, kurios gali būti taikomos pareiškėjų pagrindinėje byloje prašymams, patikrinti, ar šiose taisyklėse numatyta pakankamai tiksli, aiški ir nuspėjama terminų sistema, ir išsiaiškinti, ar šie prašymai buvo pateikti per nustatytus terminus.

68 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį–trečiąjį klausimus reikia atsakyti: Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalys turi būti aiškinamos taip, kad pagal jas draudžiamos valstybės narės teisės nuostatos, pagal kurias reguliavimo institucija, gavusi šio straipsnio 1 dalimi grindžiamą skundą, neturi jokios kompetencijos tikrinti infrastruktūros mokesčių, kurių taikymo laikotarpis baigėsi, teisėtumo ir pripažinti juos negaliojančiais *ex tunc*.

Dėl ketvirtojo klausimo

69 Ketvirtuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalis turi būti aiškinama taip: pagal ją reikalaujama, kad reguliavimo institucija galėtų nurodyti grąžinti infrastruktūros mokesčius, jeigu pagal nacionalinę teisę ši kompetencija suteikta civilinių bylų teismams.

70 Šiuo klausimu reikia priminti, jog, kaip matyti iš šio sprendimo 44 punkto, pagal Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalį, kai reguliavimo institucijai pateikiamas skundas, ji patvirtina būtinas priemones situacijai ištaisyti, ir tai nedaro poveikio jos kompetencijai prireikus savo iniciatyva imtis tinkamų priemonių, kad būtų pašalintas pareiškėjų, t. y. be kita ko, geležinkelio įmonių, diskriminavimas, geležinkelių paslaugų rinkos iškraipymas ir kiti nepageidaujami pokyčiai šioje rinkoje.

71 Iš atsakymo į pirmąjį–trečiąjį klausimus matyti, jog pagal šią nuostatą reikalaujama, kad reguliavimo institucija, be kita ko, būtų kompetentinga pripažinti infrastruktūros mokesčius negaliojančiais *ex tunc*. Tačiau kitaip yra, kalbant apie tokių mokesčių grąžinimą.

72 Kaip išvados 73 ir 75 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, išanalizavęs Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalies formuluotę, pagal šią nuostatą nereikalaujama, kad valstybės narės suteiktų reguliavimo institucijai įgaliojimus pačiai nurodyti grąžinti infrastruktūros mokesčius, bet, atsižvelgiant į jų procesinę autonomiją, joms leidžiama sukurti kitas sistemas, pagal kurias, pavyzdžiui, civilinių bylų teismai, atskirai nagrinėja prašymus dėl grąžinimo.

73 Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalies veiksmingumas taip pat nereikalauja, kad reguliavimo institucija bet kuriuo atveju galėtų priimti sprendimą dėl infrastruktūros mokesčių, kuriuos pati pripažino neteisėtais, grąžinimo.

74 Viena vertus, kai ši institucija pripažįsta infrastruktūros valdytojo taikomus tarifus ir infrastruktūros mokesčius negaliojančiais, jos sprendimų privalomumas visoms su geležinkelių sektoriumi susijusioms šalims, nurodytas šio sprendimo 45 punkte, leidžia joms tiksliai žinoti savo teises ir pareigas. Tokiomis aplinkybėmis tam, kad įmonės, kurios teigia patyrusios diskriminaciją, galėtų ginti savo teises ir taip užtikrinti veiksmingą konkurencijos iškraipymo pašalinimą, nėra būtina, kad minėta institucija taip pat nustatytų tikslias sumokėtų mokesčių sumas siekiant nurodyti jas sugrąžinti.

75 Kita vertus, pagal Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalį iš tiesų reikalaujama, kad priežiūros institucija sprendimą dėl visų skundų priimtų per itin trumpą terminą. Vis dėlto, nors, be kita ko, teisinio saugumo sumetimais ši institucija turi kuo greičiau priimti sprendimą dėl ginčijamų infrastruktūros mokesčių teisėtumo, nesvarbu, ar jie tuo metu galioja, ar jų taikymo laikotarpis yra pasibaigęs, šiais sumetimais nereikalaujama, kad priėmus sprendimą, kuriuo atitinkami mokesčiai pripažįstami negaliojančiais, per tą patį terminą būtų nustatytos grąžintinos sumos, prireikus kartu su palūkanomis.

76 Tokį Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalies aiškinimą jau patvirtino Teisingumo Teismas, nusprendęs, jog valstybės narės gali numatyti, kad sprendimą dėl infrastruktūros mokesčių permokos grąžinimo turi priimti ne reguliavimo institucija, o civilinių bylų teismai, kurie priima sprendimus taikydami civilinę teisę, tačiau su sąlyga, kad ši institucija prieš tai yra priėmusi sprendimą dėl šių mokesčių neteisėtumo (žr. 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendimo *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, 97 punktą).

77 Šiuo klausimu taip pat reikia pažymėti, kaip išvados 75 punkte tai padarė generalinis advokatas, kad, kai valstybės narės savo nacionalinėje teisėje nustato teisių gynimo priemones, leidžiančias įpareigoti infrastruktūros valdytoją grąžinti infrastruktūros mokesčių permoką ir, be kita ko, kai nusprendžia šiuo tikslu suteikti išimtinę jurisdikciją civilinių bylų teismams, jos privalo laikytis lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų.

78 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į ketvirtąjį klausimą reikia atsakyti: Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalis turi būti aiškinama taip, kad pagal ją nereikalaujama, kad reguliavimo institucija galėtų pati nurodyti grąžinti infrastruktūros mokesčius, jeigu pagal nacionalinę, laikantis lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų, ši kompetencija suteikiama civilinių bylų teismams.

Dėl penktojo klausimo

79 Atsižvelgiant į atsakymą į pirmąjį–trečiąjį klausimus, nebereikia atsakyti į penktąjį klausimą, kuris buvo pateiktas tik tuo atveju, jeigu Teisingumo Teismas būtų neigiamai atsakęs į pirmąjį ir antrąjį klausimus.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

80 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

1. **2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, 56 straipsnio 1, 6 ir 9 dalys**

   turi būti aiškinamos taip:

   pagal jas draudžiamos valstybės narės teisės nuostatos, pagal kurias reguliavimo institucija, gavusi šio straipsnio 1 dalimi grindžiamą skundą, neturi jokios kompetencijos tikrinti infrastruktūros mokesčių, kurių taikymo laikotarpis baigėsi, teisėtumo ir pripažinti juos negaliojančiais *ex tunc*.

2. **Direktyvos 2012/34 56 straipsnio 9 dalis**

   turi būti aiškinama taip:

   pagal ją nereikalaujama, kad reguliavimo institucija galėtų pati nurodyti grąžinti infrastruktūros mokesčius, jeigu pagal nacionalinę, laikantis lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų, ši kompetencija suteikiama civilinių bylų teismams.

Parašai.