TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2024. gada 7. martā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Dzelzceļa transports – Direktīva 2012/34/ES – Piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai – Maksas noteikšana – 56. pants – Vienota valsts regulatīvā iestāde dzelzceļa nozarē – Pilnvaras – Kontrole pār infrastruktūras lietošanas maksu, kuras piemērošanas laikposms ir beidzies – Pilnvaras konstatēt spēkā neesamību ar *ex tunc* iedarbību un uzdot atlīdzināt maksu

Lietā C-582/22

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Verwaltungsgericht Köln* (Ķelnes Administratīvā tiesa, Vācija) iesniegusi ar 2022. gada 1. septembra lēmumu, kurš Tiesā reģistrēts 2022. gada 2. septembrī un labots ar 2023. gada 27. jūnija lēmumu, kas Tiesā reģistrēts 2023. gada 29. jūnijā, tiesvedībā

Die Länderbahn GmbH,

Prignitzer Eisenbahn GmbH,

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

pret

Bundesrepublik Deutschland,

piedaloties

DB Netz AG,

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs K. Likurgs [*C. Lycourgos*], tiesneši O. Spinjana-Matei [*O. Spineanu-Matei*], Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*] (referents), S. Rodins [*S. Rodin*] un L. S. Rosi [*L. S. Rossi*],

ģenerāladvokāts: M. Kamposs Sančess-Bordona [*M. Campos Sánchez-Bordona*],

sekretāre: M. Krauzenbeka [*M. Krausenböck*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2023. gada 15. jūnija tiesas sēdi,

* Tiesvedības valoda – vācu.

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

– *Prignitzer Eisenbahn GmbH*, *Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* un *Ostseeland Verkehrs GmbH* vārdā – *B. Uhlenhut*, *Rechtsanwalt*,

– *Bundesrepublik Deutschland* vārdā – *J. Becker*, *U. Geers*, *J. Kirchhartz*, *C. Mögelin* un *V. Schmidt*, pārstāvji,

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

– Lietuvas valdības vārdā – *K. Dieninis*, *S. Grigonis* un *V. Kazlauskaitė-Švenčionienė*, pārstāvji,

– Austrijas valdības vārdā – *G. Kunnert* un *R. Schuster*, pārstāvji,

– Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna* un *M. Rzotkiewicz*, pārstāvji,

– Norvēģijas valdības vārdā – *V. Hauan* un *K. Møse*, pārstāves,

– Eiropas Komisijas vārdā – *P. Messina* un *G. Wilms*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2023. gada 21. septembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.), 56. panta 1., 6. un 9. punktu, kā arī, pakārtoti, LES 19. panta 1. punkta otro daļu un Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantu.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp *Die Länderbahn GmbH*, *Prignitzer Eisenbahn GmbH*, *Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* un *Ostseeland Verkehrs GmbH*, no vienas puses, un *Bundesrepublik Deutschland* (Vācijas Federatīvā Republika), ko pārstāv *Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen* (Federālā elektroenerģijas, gāzes, telesakaru, pasta un dzelzceļa tīklu aģentūra; turpmāk tekstā – "Federālā tīklu aģentūra"), no otras puses, par infrastruktūras lietošanas maksas, ko *DB Netz AG* iekasējusi saistībā ar laikposmā no 2002. gada decembra līdz 2011. gada decembrim piemērojamajiem kustības grafikiem, likumīguma kontroli.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

Direktīva 2001/14/EK

3 Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV 2001, L 75, 29. lpp.) 2. pantu:

"Šajā direktīvā:

[..]

j) "tīkla pārskats" nozīmē pārskatu, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji attiecībā uz maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām. Tajā ietver arī citu informāciju, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu;

[..]

m) "kustības grafiks" nozīmē datu kopumu, ar kuru definē visas plānotās vilcienu un ritošo sastāvu pārvietošanās, kam jānotiek attiecīgajā infrastruktūrā tajā laikposmā, kurā šis datu kopums ir spēkā."

4 Šīs direktīvas 3. pantā "Tīkla pārskats" ir noteikts:

"1. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm, sagatavo un publicē tīkla pārskatu [..].

2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu. Tajā ietver informāciju par piekļuves nosacījumiem attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai. Tīkla pārskata saturs ir noteikts I pielikumā.

3. Tīkla pārskatu pastāvīgi atjaunina un – vajadzības gadījumā – groza.

4. Tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas beigu termiņa."

5 Minētās direktīvas 30. pantā "Regulatīvā iestāde" ir noteikts:

"[..]

2. Pretendentam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai pretendents ir cietis jebkādā citā veidā, un jo īpaši var pārsūdzēt lēmumus, ko pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs vai, attiecīgā gadījumā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums par:

a) tīkla pārskatu;

[..]

d) maksas iekasēšanas shēmu;

e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pretendentam prasa vai var prasīt samaksāt;

[..]

3. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst II nodaļas prasībām un nav diskriminējoša. [..]

[..]

5. Regulatīvajai iestādei ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc visas tās informācijas saņemšanas, kas attiecas uz jebkuru sūdzību, ir jāpieņem lēmums un jārīkojas, lai stāvokli uzlabotu.

Neskarot 6. punktu, regulatīvās iestādes lēmums ir saistošs visām pusēm, uz ko lēmums attiecas.

[..]

6. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti tiesu iestāžu uzraudzībai."

6 Šīs direktīvas I pielikumā, kas attiecas uz "tīkla pārskata saturu", ir paredzēts:

"Šīs direktīvas 3. pantā minētajā tīkla pārskatā ietver šādu informāciju:

[..]

2. Iedaļa par tarifikācijas principiem un tarifiem. Šeit ietver attiecīgas sīkas ziņas par maksas iekasēšanas shēmu, kā arī pietiekamu informāciju par maksu, ko piemēro par II pielikumā uzskaitītajiem pakalpojumiem un ko sniedz tikai viens piegādātājs. Šajā iedaļā sīki izklāsta metodoloģiju, noteikumus un, vajadzības gadījumā, mērogus, ko izmanto, piemērojot 7. panta 4. un 5. punktu un 8. un 9. pantu. Tajā ietver informāciju par tām izmaiņām maksā, par kurām jau ir pieņemts lēmums vai kas ir paredzamas.

[..]"

7 Direktīvas 2001/14 III pielikuma 1. punktā ir noteikts:

"Kustības grafiku izstrādā vienreiz kalendārajā gadā."

Direktīva 2012/34

8 Direktīvas 2012/34 42. un 76. apsvērumā ir paredzēts:

"(42) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jānodrošina visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, būtu jāmēģina visu lietotāju un satiksmes veidu vajadzības apmierināt taisnīgi un nediskriminējošā veidā. Šādām shēmām būtu jānodrošina godīga konkurence dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.

[..]

(76) Dzelzceļa infrastruktūras efektīvai pārvaldībai un taisnīgai un nediskriminējošai izmantošanai ir nepieciešama tādas regulatīvas iestādes izveide, kas pārrauga šajā direktīvā izklāstīto noteikumu piemērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas, neskarot iespēju izskatīt lietu tiesā. Šādai regulatīvai iestādei vajadzētu būt spējīgai ar piemērotu sankciju palīdzību panākt savu informācijas pieprasījumu un lēmumu izpildi."

9 Šīs direktīvas 3. pantā "Definīcijas" ir paredzēts:

"Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

1) "dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums" ir jebkurš publisks vai privāts uzņēmums, kam ir piešķirta licence saskaņā ar šo direktīvu un kā galvenais saimnieciskās darbības veids ir pakalpojumu sniegšana attiecībā uz kravas un/vai pasažieru pārvadāšanu pa dzelzceļu ar noteikumu, ka uzņēmums nodrošina vilci; šī definīcija ietver arī uzņēmumus, kas nodrošina tikai vilci;

2) "infrastruktūras pārvaldītājs" ir jebkura iestāde vai uzņēmums, kas konkrēti atbild īpaši par dzelzceļa infrastruktūras izveidi, pārvaldību un uzturēšanu, tostarp par satiksmes pārvaldību un kustības vadības un signalizācijas sistēmu; infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas visā tīklā vai tīkla daļā var uzticēt veikt dažādām iestādēm vai uzņēmumiem;

[..]

19) "pieteikuma iesniedzējs" ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai starptautisks dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu grupējums, vai citas personas vai juridiskas struktūras, piemēram, kompetentās iestādes saskaņā ar [Eiropas Parlamenta un Padomes] Regulu (EK) Nr. 1370/2007 [(2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV 2007, L 315, 1. lpp.)] un kravas nosūtītāji, kravas ekspeditori un kombinēto pārvadājumu veicēji, kam ir ar sabiedriskiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu;

[..]

26) "tīkla pārskats" ir pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmām, tostarp arī cita informācija, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu;

[..]

28) “kustības grafiks” ir datu kopums, ar kuru definē visu plānoto vilcienu un ritošo sastāvu kustību, kas notiks attiecīgajā infrastruktūrā tajā laikposmā, kurā šis datu kopums ir spēkā;

[..].”

10 Minētās direktīvas IV nodaļas, kurā ietverti noteikumi par “maksas piemērošanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali”, 1. iedaļas 27. pantā “Tīkla pārskats” ir noteikts:

“1. Infrastruktūras pārvaldītājs pēc apspriešanās ar ieinteresētajām personām sagatavo un publicē tīkla pārskatu, kas ir iegūstams, samaksājot maksu, kura nepārsniedz minētā pārskata publicēšanas izmaksas. [..]

2. Tīkla pārskatā sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras raksturojumu un iekļauj informāciju par piekļuves nosacījumiem [..]. Tīkla pārskata saturs ir noteikts IV pielikumā.

3. Tīkla pārskatu pastāvīgi atjaunina un – vajadzības gadījumā – groza.

4. Tīkla pārskatu publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņa.”

11 Šīs pašas direktīvas IV nodaļas 2. iedaļa attiecas uz “maksu par infrastruktūru un pakalpojumiem”.

12 Direktīvas 2012/34 56. pants “Regulatīvās iestādes funkcijas” ir formulēts šādi:

“1. Neskarot 46. panta 6. punktu, pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt apelāciju regulatīvajā iestādē, ja tas uzskata, ka notikusi netaisnība, diskriminācija vai ja pieteikuma iesniedzējs ir cietis jebkādā citā veidā, un jo īpaši var pārsūdzēt lēmumus, ko pieņēmis infrastruktūras pārvaldītājs vai, attiecīgā gadījumā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, vai apkalpes vietas operators par:

a) tīkla pārskatu tā provizoriskā un galīgā variantā;

[..]

d) maksas aprēķināšanas shēmu;

e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pieteikuma iesniedzējam prasa vai var prasīt samaksāt;

[..]

g) pakalpojumu pieejamību un pakalpojumu maksas noteikšanu saskaņā ar 13. pantu.

2. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras attiecībā uz konkurences nodrošināšanu dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvajai iestādei ir pilnvaras uzraudzīt konkurences situāciju dzelzceļa pakalpojumu tirgos, un pēc pašas iniciatīvas un nolūkā nepieļaut pieteikuma iesniedzēju diskrimināciju tā jo īpaši kontrolē 1. punkta a) līdz g) apakšpunktu. Tā jo īpaši pārbauda, vai tīkla pārskatā nav iekļautas diskriminējošas normas [..].

[..]

6. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst IV nodaļas 2. iedaļas prasībām un nav diskriminējoša. Pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā. [..]

[..]

9. Regulatīvā iestāde izskata visas sūdzības un attiecīgā gadījumā pieprasa vajadzīgo informāciju, un viena mēneša laikā pēc sūdzības saņemšanas sāk apspriedes ar visām iesaistītajām pusēm. Tā pieņem lēmumu par sūdzībām, rīkojas, lai stāvokli uzlabotu, un informē attiecīgās personas par savu pamatoto lēmumu iepriekš noteiktā un saprātīgā termiņā, bet ne vēlāk kā sešas nedēļas pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas. Neskarot valstu konkurences iestāžu pilnvaras nodrošināt konkurenci dzelzceļa pakalpojumu tirgos, regulatīvā iestāde attiecīgā gadījumā pēc pašas iniciatīvas lemj par piemērotiem pasākumiem, lai koriģētu diskrimināciju pret pieteikuma iesniedzējiem, tirgus izkropļojumus un citas nevēlamas tendences šajos tirgos, jo īpaši atsaucoties uz 1. punkta a) līdz g) apakšpunktu.

Regulatīvās iestādes lēmums ir saistošs visām personām, uz ko minētais lēmums attiecas, un tas nav pakļauts citas administratīvas instances kontrolei. Regulatīvajai iestādei ir iespēja ar piemērotām sankcijām, tostarp naudas sodiem, nodrošināt tās lēmumu izpildi.

[..]

10. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Apelācijai var būt atliekošs spēks attiecībā uz regulatīvās iestādes lēmumu tikai tad, ja regulatīvās iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku vai nepārprotami pārmērīgu kaitējumu. Šis noteikums neskar tās tiesas, kas izskata apelāciju, pilnvaras, kas tai attiecīgā gadījumā piešķirtas konstitucionālajos tiesību aktos.

[..]”

13 Šīs direktīvas IV pielikumā, kas attiecas uz “tīkla pārskata saturu”, ir paredzēts:

“Tīkla pārskatā, kas minēts 27. pantā, ietver šādu informāciju.

[..]

2. Iedaļa par maksas aprēķināšanas principiem un tarifiem. Šeit ietver attiecīgas sīkas ziņas par maksas aprēķināšanas shēmu, kā arī pietiekamu informāciju par maksu un citu atbilstīgu informāciju par piekļuvi, kas attiecas uz II pielikumā uzskaitītajiem pakalpojumiem, kurus sniedz tikai viens piegādātājs. Šajā iedaļā sīki izklāsta metodoloģiju, noteikumus un, vajadzības gadījumā, mērogus, ko izmanto, piemērojot 31. līdz 36. pantu attiecībā uz izmaksām un maksām. Tajā ietver informāciju, ja tā ir pieejama, par tām izmaiņām maksā, par kurām jau ir pieņemts lēmums vai kas ir paredzamas nākamajos piecos gados.

[..]”

14 Minētās direktīvas VII pielikuma 1. punktā noteikts, ka "kustības grafiku izstrādā vienu reizi kalendārajā gadā".

Vācijas tiesības

15 2016. gada 29. augusta *Eisenbahnregulierungsgesetz* (Dzelzceļa likums; *BGBl.* 2016 I, 2082. lpp.), redakcijā, kas piemērojama pamatlietā (turpmāk tekstā – "Dzelzceļa likums"), 66. panta "Regulatīvā iestāde un tās uzdevumi" 1., 3. un 4. punktā ir paredzēts:

"(1) Ja persona, kurai ir piekļuves tiesības, uzskata, ka ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja lēmumiem tā tikusi diskriminēta vai citā veidā ir pārkāptas tās tiesības, tā var iesniegt pārsūdzību regulatīvajai iestādei [..].

[..]

(3) Ja vienošanās par piekļuvi vai pamata vienošanās nav noslēgta, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja lēmumus var pārbaudīt regulatīvā iestāde pēc personas, kurai ir piekļuves tiesības, iesnieguma vai pēc savas ierosmes. Pieteikums jāiesniedz termiņā, kurā [..] var pieņemt piedāvājumu noslēgt vienošanās atbilstoši 13. panta 1. punkta otrajam teikumam vai 54. panta trešajam teikumam.

(4) It īpaši pēc pieteikuma vai pēc savas ierosmes var pārbaudīt:

[..]

5. maksas noteikšanas shēmu,

6. tādu infrastruktūras lietošanas maksu apmēru vai struktūru, kas ir jāmaksā vai būtu jāmaksā personai, kurai ir piekļuves tiesības,

7. pārējo maksu, kas ir jāmaksā vai būtu jāmaksā personai, kurai ir piekļuves tiesības, apmēru un struktūru,

[..]."

16 Dzelzceļa likuma 67. panta "Regulatīvās iestādes pilnvaras, pārvadājumu tirgus pārraudzība un izpildes noteikumi" 1. punktā ir noteikts:

"Regulatīvā iestāde attiecībā uz dzelzceļiem un citiem subjektiem, kuriem piemērojams šis likums, var veikt tādus pasākumus, kas nepieciešami, lai novērstu vai nepieļautu šā likuma vai tieši piemērojamo Eiropas Savienības tiesību aktu pārkāpumus šā likuma darbības jomā. Gadījumos, kad regulatīvā iestāde nodrošina savu rīkojumu piespiedu izpildi, kavējuma naudas apmērs var sasniegt 500 000 EUR, atkāpjoties no *Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz* [(Likums par administratīvo aktu izpildi)] 11. panta 3. punkta."

17 Dzelzceļa likuma 68. pants "Regulatīvās iestādes lēmumi" ir formulēts šādi:

"(1) Regulatīvā iestāde izskata sūdzību viena mēneša laikā pēc tās saņemšanas. Šajā nolūkā tā pieprasa no attiecīgajām pusēm informāciju, kas nepieciešama lēmuma pieņemšanai, un apspriežas ar visām attiecīgajām pusēm. Tā pieņem lēmumu par sūdzību un vajadzīgajiem

pasākumiem situācijas uzlabošanai, savu motivēto lēmumu attiecīgajām pusēm paziņojot iepriekš noteiktā un saprātīgā termiņā un katrā ziņā sešu nedēļu laikā pēc visas nepieciešamās informācijas saņemšanas. Neskarot konkurences iestāžu pilnvaras, tā pēc savas ierosmes lemj par atbilstošiem pasākumiem, lai novērstu diskrimināciju un tirgus izkropļojumus.

(2) Ja 66. panta 1. un 3. punktā minētajā gadījumā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja lēmums ietekmē tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai, kādas ir personai, kurai ir šādas piekļuves tiesības, tad:

1. regulatīvā iestāde pieprasa dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam grozīt lēmumu vai

2. regulatīvā iestāde lemj par līguma vai maksas spēkā esamību, atzīst neatbilstošus līgumus par neiedarbīgiem un nosaka līguma noteikumus vai maksas.

Pirmajā teikumā minētais lēmums var attiekties arī uz dzelzceļa tīkla pārskatu vai apkalpes vietu lietošanas noteikumiem.

(3) Regulatīvā iestāde attiecībā uz nākotni var pieprasīt, lai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs grozītu 66. panta 4. punktā paredzētos pasākumus, vai atzīt šādus pasākumus par spēkā neesošiem, ciktāl tie neatbilst šā likuma noteikumiem vai tieši piemērojamiem Eiropas Savienības tiesību aktiem šā likuma darbības jomā."

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

18 Prasītājas pamatlietā ir vai bija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas Vācijā piedāvā vai piedāvāja pārvadājumu pakalpojumus reģionālā līmenī, izmantojot *DB Netz*, proti, personai, kas iestājusies pamatlietā, piederošo dzelzceļa infrastruktūru.

19 Pēdējā minētā sabiedrība ietilpst grupā *Deutsche Bahn AG*. Tā pārvalda lielāko Vācijas dzelzceļa tīklu un šajā statusā iekasē maksu par infrastruktūras lietošanu. Šo maksu katram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam nosaka atsevišķi, pamatojoties uz *DB Netz* publicētajā tīkla pārskatā noteiktajiem tarifiem. Šie tarifi ir derīgi kustības grafika spēkā esamības laikposmā, t.i., vienu gadu.

20 Prasītājas pamatlietā uzskatīja, ka *DB Netz* noteiktie tarifi, kas bija piemērojami attiecīgi kustības grafika spēkā esamības laikposmos no 2002./2003. līdz 2010./2011. gadam, bija daļēji nelikumīgi, jo tie ietvēra "reģionālu faktoru", kas diskriminēja uzņēmumus, kuri apkalpo reģionālās līnijas. Tādēļ tās vai nu maksāja *DB Netz* pieprasītās summas ar atrunu, vai arī samazināja šīs summas, ieturot šo samazinājumu.

21 Šos pašus tarifus vairākkārt *ex ante* pārbaudīja Federālā tīklu aģentūra, kas ir vienota valsts regulatīvā iestāde dzelzceļa nozarē Vācijā. Proti, Vācijas tiesībās bija paredzēta maksas noteikšanas principu iepriekšēja kontrole un šai iestādei bija piešķirtas tiesības izvirzīt iebildumus, taču konkrētajā gadījumā tā šīs tiesības nav izmantojusi. Turklāt kopš 2008. gada Federālā tīklu aģentūra ir veikusi dažādas pārbaudes par "reģionālajiem faktoriem", kas kopš 2003. gada 1. janvāra bija daļa no *DB Netz* tarifiem.

22 Ar 2010. gada 5. marta lēmumu Federālā tīklu aģentūra atzina par spēkā neesošu tīkla pārskatu, kuru *DB Netz* bija sagatavojusi par 2010./2011. gada kustības grafiku un kura stāšanās spēkā bija paredzēta 2010. gada 12. decembrī, jo tajā bija paredzēta šāda "reģionālā faktora" piemērošana. No šī lēmuma izrietēja, ka civillietu tiesu kompetencē ir lemt par to maksu atlīdzināšanu, kas, iespējams, iekasētas pārmērīgā apjomā, piemērojot šo faktoru.

23 *DB Netz* iebilda pret minēto lēmumu, kuru Federālā tīklu aģentūra vēlāk atcēla, noslēdzot ar *DB Netz* publisko tiesību līgumu. Šajā līgumā bija paredzēta samazināta reģionālā faktora piemērošana 2010./2011. gada kustības grafika spēkā esamības laikposmā un pēc tam šī faktora atcelšana, sākot no 2011./2012. gada kustības grafika stāšanās spēkā.

24 Vairāki dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi – tostarp prasītājas pamatlietā attiecībā uz daļu no strīdīgajām maksām – ir vērsušies civillietu tiesās ar prasībām atlīdzināt infrastruktūras lietošanas maksu, ko *DB Netz* esot iekasējusi pārmērīgā apjomā. Lai lemtu par šīm prasībām, šīs tiesas parasti katrā atsevišķā gadījumā izvērtēja šo maksu taisnīgumu. Šo praksi *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) apstiprināja 2011. gada 18. oktobra spriedumā (KZR 18/10).

25 Tomēr 2017. gada 9. novembra spriedumā *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) Tiesa nosprieda, ka Direktīvai 2001/14, kas bija spēkā pirms Direktīvas 2012/34, ir pretrunā tāda valsts tiesiskā regulējuma piemērošana, atbilstoši kuram dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksu taisnīgums katrā atsevišķā gadījumā ir jāpārbauda parastajām tiesām. It īpaši no minētā sprieduma 97. punkta izriet, ka maksu atlīdzināšana saskaņā ar civiltiesību normām ir iedomājama tikai gadījumā, kad atbilstoši valsts tiesību normām maksas nelikumīgumu, kas izriet no neatbilstības regulējumam par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, iepriekš ir konstatējusi regulatīvā iestāde vai tiesa, kas pārbaudījusi šīs iestādes lēmumu, ciktāl šī atlīdzināšana var tikt izskatīta valsts civillietu tiesās, nevis iesniedzot minētajā regulējumā paredzēto pārsūdzību.

26 Pēc 2017. gada 9. novembra sprieduma *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) pasludināšanas prasītājas pamatlietā, atsaucoties uz Dzelzceļa likuma 66. un 68. pantu, lūdza Federālo tīklu aģentūru, pirmkārt, konstatēt infrastruktūras lietošanas maksas, ko *DB Netz* iekasējusi par kustības grafika spēkā esamības laikposmiem no 2002./2003. līdz 2010./2011. gadam, spēkā neesamību un, otrkārt, noteikt *DB Netz* pienākumu tām atlīdzināt pārmaksāto maksu.

27 Šie pieteikumi tika noraidīti ar Federālās tīklu aģentūras 2019. gada 11. oktobra, 2020. gada 3. jūlija un 2020. gada 11. decembra lēmumiem, pamatojoties uz to, ka minētie pieteikumi esot nepieņemami, jo neesot juridiska pamata, kas būtu ļāvis veikt attiecīgo maksu *ex post* kontroli. Šo lēmumu pamatojumam Federālā tīklu aģentūra norādīja, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem bija iespēja apstrīdēt šīs maksas attiecīgajā to derīguma laikposmā.

28 Ar prasībām, kas celtas 2019. gada 6. un 9. novembrī, prasītājas pamatlietā lūdza *Verwaltungsgericht Köln* (Ķelnes Administratīvā tiesa, Vācija), proti, iesniedzējtiesu, konstatēt, ka Federālajai tīklu aģentūrai ir pienākums veikt *DB Netz* iekasēto strīdīgo maksu *ex post* kontroli, attiecīgā gadījumā atzīt tās par spēkā neesošām ar *ex tunc* iedarbību un lemt par *DB Netz* atlīdzināšanas pienākumu.

29 Lai atrisinātu izskatāmo strīdu, iesniedzējtiesa uzskata, ka ir jāinterpretē tostarp Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 6. un 9. punkts.

30 Tā uzskata, ka 56. panta 1. punktā paredzētā pārsūdzība attiecas tikai uz kaitējumu, kas jau ir radies un kas izriet no pastāvošajiem vai pagātnē notikušajiem piemērojamā tiesiskā regulējuma pārkāpumiem. Savukārt uz regulatīvās iestādes preventīvo rīcību attiecoties atšķirīgi noteikumi, kas paredzēti minētā panta 2. punktā. Turklāt no šī paša panta 6. un 9. punkta izrietot, ka regulatīvajai iestādei ir plaša rīcības brīvība. Tādējādi, saņēmusi sūdzību, tā varot "rīkoties, lai stāvokli uzlabotu" un, kad tā rīkojas pēc savas iniciatīvas, "lemt par piemērotiem pasākumiem, lai koriģētu diskrimināciju".

31 Šo Direktīvas 2012/34 56. panta interpretāciju apstiprinot šīs direktīvas mērķi. No Direktīvas 2012/34 42. un 76. apsvēruma izrietot, ka tās mērķis tostarp ir nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai un ka regulatīvajai iestādei ir pienākums pārraudzīt šī mērķa īstenošanu.

32 Šajā ziņā iesniedzējtiesa uzsver, ka, pēc tās domām, iepriekšējas kontroles procedūra, kas bija paredzēta Vācijas tiesībās un kas regulatīvajai iestādei ļāva lemt par infrastruktūras maksas noteikšanas principiem pirms to stāšanās spēkā, nevarēja kompensēt *ex post* kontroles neesamību.

33 Turklāt minētā tiesa uzskata, ka 2017. gada 9. novembra spriedums *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) apstiprina, ka pastāv tiesības uz pagātnē nepamatoti iekasēto maksu "atlīdzināšanu", vienlaikus šo tiesību izmantošanu pakārtojot nosacījumam, ka regulatīvā iestāde iepriekš ir konstatējusi šo maksu nelikumīgumu. Tātad, ja šīs iestādes kompetencē nebūtu pārbaudīt maksas, kuru piemērošanas laikposms ir beidzies, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiktu liegtas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību un tajā pašā laikā infrastruktūras pārvaldītājs turpinātu saņemt nelikumīgo maksu.

34 Iesniedzējtiesa toties šaubās, vai Savienības tiesības prasa, lai minētā iestāde pati varētu lemt par atlīdzināmo maksu summām vai uzdot tās atlīdzināt. Proti, neraugoties uz juridisko ietvaru, attiecības starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem esot līgumiskas un loģiski ietilpstot civillietu tiesu kompetencē.

35 Lietderības labad iesniedzējtiesa uzsver, ka, lai atrisinātu tajā izskatāmās pamatlietas, nav nepieciešams noteikt to, vai Dzelzceļa likuma 66. un nākamie panti, kas ir prasītāju pamatlietā celto prasību pamatā, ir jāinterpretē atbilstīgi Savienības tiesībām, vai arī to, vai, ņemot vērā 2021. gada 8. jūlija spriedumu *Koleje Mazowieckie* (C-120/20, EU:C:2021:553), Direktīvas 2012/34 56. pants ir tieši piemērojams.

36 Šajos apstākļos *Verwaltungsgericht Köln* (Ķelnes Administratīvā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Direktīvas [2012/34] 56. panta 1., 6. un 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka maksas noteikšanas sistēma var būt atbilstošs sūdzības priekšmets arī tad, ja pārbaudamās maksas piemērošanas laikposms jau ir beidzies (sūdzība par agrāk aprēķināto maksu)?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai Direktīvas [2012/34] 56. panta 1., 6. un 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka, veicot agrāk aprēķinātās maksas *ex post* kontroli, regulatīvā iestāde to var atzīt par spēkā neesošu ar *ex tunc* iedarbību?

3) Ja atbilde uz pirmo un otro jautājumu ir apstiprinoša, vai Direktīvas [2012/34] 56. panta 1., 6. un 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tie pieļauj valsts tiesisko regulējumu, kas izslēdz iespēju veikt agrāk aprēķinātās maksas *ex post* kontroli ar *ex tunc* iedarbību?

4) Ja atbilde uz pirmo un otro jautājumu ir apstiprinoša, vai Direktīvas [2012/34] 56. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā paredzētie kompetentās regulatīvās iestādes korektīvie pasākumi juridisko seku ziņā pēc būtības ļauj uzdot infrastruktūras pārvaldītājam atlīdzināt nelikumīgi saņemtās maksas, lai gan atlīdzināšanas prasījumus starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem var izvirzīt civiltiesiskā ceļā?

5) Ja atbilde uz pirmo un otro jautājumu ir noliedzoša, vai no [Pamattiesību hartas] 47. panta pirmās daļas un LES 19. panta 1. punkta otrās daļas tiesības iesniegt sūdzību par agrāk aprēķināto maksu katrā ziņā izriet tad, ja bez regulatīvās iestādes pieņemta lēmuma par sūdzību saskaņā ar Tiesas judikatūru 2017. gada 9. novembra spriedumā *CTL Logistics* (C-489/15, EU:C:2017:834) nav iespējams panākt nelikumīgi saņemtās agrāk aprēķinātās maksas atlīdzināšanu, pamatojoties uz valsts civiltiesību normām?"

Tiesvedība Tiesā

37 Ar vēstuli, kas Tiesā saņemta 2023. gada 29. jūnijā, proti, pēc rakstveida un mutvārdu procesa beigām, iesniedzējtiesa informēja Tiesu, ka ar 2023. gada 27. jūnija lēmumu tā ir izbeigusi tajā notiekošo tiesvedību attiecībā uz *Ostseeland Verkehrs GmbH*, jo pēdējā minētā sabiedrība ir atteikusies no savas prasības.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Ievada apsvērumi

38 Vispirms jānorāda, ka uzdotie jautājumi attiecas uz Direktīvu 2012/34, lai gan pamatlietā aplūkotā infrastruktūras lietošanas maksa tika noteikta un iekasēta laikā, kad bija spēkā tās priekštece – Direktīva 2001/14. Savukārt prasītājas pamatlietā vērsās Vācijas dzelzceļa nozares regulatīvajā iestādē, proti, Federālajā tīklu aģentūrā, tostarp lūdzot konstatēt šīs maksas likumīgumu, tikai pēc Direktīvas 2012/34 transponēšanas termiņa beigām.

39 Tomēr, kā secinājumu 25. punktā būtībā norādījis ģenerāladvokāts, aplūkojamajā gadījumā nav nepieciešams noteikt, vai būtu jāpiemēro Direktīva 2012/34 vai Direktīva 2001/14. Proti, tiesību normas, uz kurām atsaucas iesniedzējtiesa, t.i., Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 6. un 9. punktā ietvertās normas, būtībā atbilst Direktīvas 2001/14 30. panta 2., 3. un 5. punktā ietvertajām normām (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 64. punkts). No tā izriet, ka principā šo normu interpretācijai ir jābūt vienādai un ka tādēļ Tiesas judikatūra par šo Direktīvas 2001/14 normu interpretāciju *mutatis mutandis* ir piemērojama līdzvērtīgām Direktīvas 2012/34 normām.

40 Šajos apstākļos uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, atsaucoties uz Direktīvu 2012/34, kā to darījusi iesniedzējtiesa.

Par pirmo līdz trešo jautājumu

41 Ar pirmo līdz trešo jautājumu, kuri ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 6. un 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tiem ir pretrunā tāds dalībvalsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru regulatīvajai iestādei, izskatot uz minētā panta

1. punktu balstītu pārsūdzību, nav kompetences pārbaudīt to infrastruktūras lietošanas maksu likumīgumu, kuru piemērošanas laikposms ir beidzies, un konstatēt šo maksu spēkā neesamību ar *ex tunc* iedarbību.

42 Šajā ziņā jānorāda, ka – tāpat kā tas bija Direktīvas 2001/14 gadījumā, kura bija spēkā iepriekš (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 59. punkts un tajā minētā judikatūra), – Direktīvas 2012/34 mērķis ir nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, it īpaši, kā izriet no tās 42. apsvēruma, prasot, lai maksas noteikšanas un jaudas sadales shēmas nodrošinātu godīgu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.

43 Kā izriet no Tiesas judikatūras, regulatīvās iestādes ekskluzīvo kompetenci izskatīt visus strīdus, uz kuriem attiecas Direktīvas 2012/34 56. panta 1. punkts, pamato šie paši mērķi, un šī kompetence ietver īpašas pilnvaras, kuras tām ir piešķirtas ar šā panta 1., 6. un 9. punktu (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 60. punkts).

44 It īpaši saskaņā ar Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punktu gadījumos, kad šādai iestādei ir iesniegta sūdzība, tai ir jārīkojas, lai uzlabotu stāvokli, neskarot tās kompetenci – vajadzības gadījumā pēc savas ierosmes – veikt piemērotus pasākumus, lai koriģētu diskrimināciju pret "pieteikuma iesniedzējiem" šīs direktīvas 3. panta 19. punkta izpratnē, proti, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izkropļojumus dzelzceļa pakalpojumu tirgū un citas nevēlamas tendences šajā tirgū (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2022. gada 3. maijs, *CityRail*, C-453/20, EU:C:2022:341, 55., 56. un 61. punkts).

45 Turklāt no 56. panta 9. punkta izriet, ka regulatīvās iestādes pieņemto lēmumu sekas attiecas ne tikai uz tajā izskatāmā strīda pusēm, bet ir saistošas visiem attiecīgajiem dzelzceļa nozares dalībniekiem neatkarīgi no tā, vai tie būtu pārvadājumu uzņēmumi vai infrastruktūras pārvaldītāji. Šādā veidā regulatīvā iestāde var nodrošināt visu attiecīgo uzņēmumu vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai un taisnīgas konkurences saglabāšanu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas nozarē (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 66. punkts un tajā minētā judikatūra).

46 Šādos apstākļos, kad regulatīvajai iestādei ir iesniegta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pārsūdzība, šai iestādei, kurai jānodrošina, ka gan infrastruktūras pārvaldītāji, gan dzelzceļa apkalpes vietu operatori ievēro savus pienākumus, ir jāizvērtē – kā izriet jau no paša Direktīvas 2012/34 56. panta 1. punkta formulējuma – netaisnīga vai diskriminējoša attieksme, kā arī jebkurš cits kaitējums; tas ietver tostarp jautājumus, kuri attiecas gan uz infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanu (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 73. punkts).

47 Kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 66. punktā, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesībām vērsties regulatīvajā iestādē atbilst šīs iestādes pilnvaras pārbaudīt maksas jomā pieņemto infrastruktūras pārvaldītāja lēmumu likumīgumu, kā apstiprināts Direktīvas 2012/34 56. panta 6. punktā, ciktāl tajā ir paredzēts, ka minētā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst šīs direktīvas IV nodaļas 2. iedaļas, kas reglamentē maksas par infrastruktūru un pakalpojumiem, prasībām un nav diskriminējoša.

48 No tā izriet, ka regulatīvā iestāde, kurā iesniegta pārsūdzība uz Direktīvas 2012/34 56. panta 1. punkta pamata, nevar pamatoti atteikties īstenot savu kompetenci lemt par pagātnē iekasētās infrastruktūras lietošanas maksas likumīgumu (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2022. gada 27. oktobris, *DB Station & Service*, C-721/20, EU:C:2022:832, 74. un 87. punkts).

49 It īpaši šādas iestādes kompetence kontrolēt infrastruktūras lietošanas maksu likumīgumu nevar būt atkarīga no apstākļa, vai pārsūdzība tajā ir iesniegta pirms vai pēc attiecīgo šo maksu piemērošanas laikposmu beigām.

50 Pirmkārt, no Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 6. un 9. punkta formulējuma paša izriet, ka regulatīvajai iestādei piešķirtās pilnvaras nekādi nav saistītas ar šiem piemērošanas laikposmiem.

51 Šo konstatējumu apstiprina fakts, ka Direktīvā 2012/34 nav nedz noteikti minētie laikposmi, nedz arī ierobežota infrastruktūras lietošanas maksas vai attiecīgās maksas noteikšanas shēmas piemērojamība tādējādi, ka tā attiektos tikai uz kādu konkrētu ilgumu. It īpaši – tāpat kā Direktīvas 2001/14 3. panta gadījumā, to aplūkojot kopsakarā ar tās 2. panta j) punktu un I pielikumu, – Direktīvas 2012/34 27. pantā, to lasot kopā ar tās 3. panta 26. punktu un IV pielikumu, ir tikai paredzēts infrastruktūras pārvaldītāja pienākums publicēt tīkla pārskatu, kurā tostarp ir noteikti piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai nosacījumi, tostarp maksas noteikšanas principi, tarifi un maksas, neierobežojot šī dokumenta derīguma ilgumu.

52 Maksu vai maksas noteikšanas shēmu derīguma termiņa ierobežojumu tāpat nevar izsecināt no noteikumiem, kas attiecas uz ikgadējo kustības grafiku. Proti, ir taisnība, ka saskaņā ar Direktīvas 2012/34 3. panta 28. punktu, aplūkojot to kopsakarā ar šīs direktīvas VII pielikumu, tāpat kā tas bija Direktīvas 2001/14 2. panta m) punkta gadījumā, to lasot kopā ar minētās direktīvas III pielikumu, kustības grafiks ir spēkā tikai vienu gadu. Tomēr šis grafiks ietver tikai "datu kopumu, ar kuru definē visu plānoto vilcienu un ritošo sastāvu kustību, kas notiks attiecīgajā infrastruktūrā", un tātad tas neattiecas uz tarifiem un maksām.

53 Otrkārt, Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 6. un 9. punkta interpretācija, saskaņā ar kuru infrastruktūras pārvaldītāja jau iekasētā maksa par infrastruktūras lietošanu varētu tikt apstrīdēta tikai attiecīgā tarifa derīguma laikā, apdraudētu ar šo tiesību normu izveidotās kontroles sistēmas efektivitāti un tādējādi minētās direktīvas mērķu īstenošanu.

54 Proti, šāda interpretācija kavētu regulatīvās iestādes uzdevumu nodrošināt, kā izriet no šā sprieduma 42.–47. punkta, visu attiecīgo uzņēmumu vienlīdzīgu piekļuvi infrastruktūrai un godīgas konkurences saglabāšanu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas nozarē. Ar šo interpretāciju arī tiktu nepamatoti ierobežotas Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 9. un 10. punktā paredzētās dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesības vērsties regulatīvajā iestādē, apstrīdot infrastruktūras lietošanas maksu, un attiecīgā gadījumā pakļaut šīs iestādes pieņemto lēmumu pārbaudei tiesā, vēršoties šajā ziņā kompetentajā tiesā (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2021. gada 8. jūlijs, *Koleje Mazowieckie*, C-120/20, EU:C:2021:553, 57. punkts).

55 Turklāt regulatīvās iestādes kompetence pārbaudīt pagātnē iekasēto infrastruktūras lietošanas maksu likumīgumu – neatkarīgi no tā, vai šo maksu attiecīgie piemērošanas laikposmi jau ir beigušies, – noteikti nozīmē, kā uzsvēris ģenerāladvokāts secinājumu 44., 45., 47. un 48. punktā, ka šī iestāde vajadzības gadījumā var konstatēt šīs maksas spēkā neesamību ar *ex tunc* iedarbību.

56 It īpaši, ja regulatīvās iestādes kompetence tiktu ierobežota tādējādi, ka tā varētu pieņemt lēmumus tikai attiecībā uz nākotni, tas lielā mērā atņemtu jēgu pagātnē iekasētās infrastruktūras lietošanas maksas kontrolei un apdraudētu Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 6. un 9. punkta lietderīgo iedarbību.

57 Šajos apstākļos jākonstatē, ka šīs tiesību normas nepieļauj dalībvalsts tiesisko regulējumu, kurā paredzēts, ka regulatīvās iestādes kompetencē nav nedz kontrolēt tādas infrastruktūras lietošanas maksas likumīgumu, kuras piemērošanas termiņš ir beidzies, nedz attiecīgā gadījumā konstatēt tās spēkā neesamību ar *ex tunc* iedarbību.

58 No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet – un tas tika apstiprināts tiesas sēdē Tiesā –, ka konkrētajā gadījumā šāds Vācijas regulatīvās iestādes kompetences ierobežojums var izrietēt no Dzelzceļa likuma 68. panta 3. punkta.

59 Šajā ziņā jāatgādina, ka, lai nodrošinātu visu Savienības tiesību normu iedarbīgumu, Savienības tiesību pārākuma princips liek tostarp valstu tiesām savas iekšējās tiesības interpretēt cik vien iespējams atbilstīgi Savienības tiesībām (spriedums, 2022. gada 8. marts, *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld* (Tieša iedarbība), C-205/20, EU:C:2022:168, 35. punkts un tajā minētā judikatūra).

60 Valsts tiesību atbilstīgas interpretācijas pienākumam tomēr ir zināmas robežas, un tas citastarp nevar būt pamats valsts tiesību *contra legem* interpretācijai (spriedums, 2022. gada 8. marts, *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld* (Tieša iedarbība), C-205/20, EU:C:2022:168, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

61 Tāpat jāatgādina, ka pārākuma princips valsts tiesai, kurai atbilstoši savai kompetencei jāpiemēro Savienības tiesību normas, nosaka pienākumu, ja valsts tiesisko regulējumu nav iespējams interpretēt atbilstīgi Savienības tiesību prasībām, nodrošināt šo tiesību aktu prasību pilnīgu iedarbību strīdā, ko tā izskata, vajadzības gadījumā pēc savas ierosmes nepiemērojot jebkādu – pat vēlāk pieņemtu – valsts tiesisko regulējumu vai praksi, kas ir pretrunā kādai Savienības tiesību normai, kurai ir tieša iedarbība, bez vajadzības lūgt vai gaidīt, lai šis valsts tiesiskais regulējums vai prakse vispirms tiktu atcelta likumdošanas kārtībā vai ar kādu citu konstitūcijā paredzētu metodi (spriedumi, 2019. gada 24. jūnijs, *Popławski*, C-573/17, EU:C:2019:530, 58. un 61. punkts, kā arī 2022. gada 8. marts, *Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld* (Tiešā iedarbība), C-205/20, EU:C:2022:168, 37. punkts).

62 Runājot par Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 9. un 10. punktā paredzētajām dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu tiesībām uz pārsūdzību administratīvā kārtā un tiesā, šīs tiesību normas ir beznosacījuma un pietiekami precīzas un tātad tām ir tieša iedarbība. Tādējādi šīs tiesību normas ir saistošas visām dalībvalstu iestādēm, proti, ne tikai valsts tiesām, bet arī visām administratīvajām iestādēm, tostarp decentralizētām iestādēm, un šīm iestādēm ir pienākums tās piemērot (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1989. gada 22. jūnijs, *Costanzo*, 103/88, EU:C:1989:256, 33. punkts, un 2021. gada 8. jūlijs, *Koleje Mazowieckie*, C-120/20, EU:C:2021:553, 58. punkts).

63 Tātad ne tikai iesniedzējtiesai, bet arī attiecīgā gadījumā Federālajai tīklu aģentūrai Dzelzceļa likuma 68. panta 3. punkts ir jāinterpretē atbilstīgi Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 9. un 10. punktam un gadījumā, ja šāda interpretācija būtu uzskatāma par *contra legem*, nav jāpiemēro šī Vācijas tiesību norma, lai ļautu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem izmantot savas tiesības apstrīdēt pagātnē iekasētās infrastruktūras lietošanas maksas likumīgumu.

64 Vēl jāuzsver, ka nedz Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 9. un 10. punktā, nedz kādā citā šīs direktīvas normā nav paredzēts termiņš, pēc kura beigām uzņēmumi vairs nevar apstrīdēt infrastruktūras lietošanas maksas likumīgumu.

65 Šajos apstākļos, kā secinājumu 36. punktā būtībā norādījis ģenerāladvokāts, katrai dalībvalstij saskaņā ar procesuālās autonomijas principu ir jānosaka saprātīgi laika ierobežojumi, kas piemērojami pārsūdzībām, ar kurām pieteikuma iesniedzēji, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, lūdz regulatīvajai iestādei saskaņā ar Direktīvas 2012/34 56. panta 1. punktu kontrolēt infrastruktūras pārvaldītāja pieņemto lēmumu likumīgumu, it īpaši attiecībā uz maksas noteikšanas shēmu un infrastruktūras lietošanas maksas apmēru vai struktūru, ievērojot līdzvērtības un efektivitātes principus (pēc analoģijas skat. spriedumus, 2000. gada 28. novembris, *Roquette Frères*, C-88/99, EU:C:2000:652, 20. un 21. punkts, kā arī 2019. gada 19. decembris, *Cargill Deutschland*, C-360/18, EU:C:2019:1124, 46. punkts).

66 Turklāt ir jānorāda, ka Direktīvas 2012/34 mērķi valsts tiesībās ir jāsasniedz, ievērojot tiesiskās drošības principa prasības, un attiecībā uz šiem ierobežojumiem laikā tas nozīmē, ka dalībvalstīm ir pienākums ieviest pietiekami precīzu, skaidru un paredzamu termiņu regulējumu, lai ieinteresētās personas varētu zināt savas tiesības un pienākumus (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 18. oktobris, *Pelati*, C-603/10, EU:C:2012:639, 36. punkts un tajā minētā judikatūra).

67 Tiesai iesniegtajos rakstveida apsvērumos un 2023. gada 15. jūnija tiesas sēdē tika apgalvots, ka Vācijas tiesībās nav paredzēts konkrēts termiņš pārsūdzības iesniegšanai saskaņā ar Direktīvas 2012/34 56. panta 1. punktu. Tomēr Tiesai nav jāspriež par Vācijas tiesību interpretāciju. Iesniedzējtiesai ir jāidentificē Vācijas tiesībās paredzētie noilguma un preklūzijas noteikumi, kas varētu būt piemērojami prasītāju pamatlietā pārsūdzībām, jāpārbauda, vai šajos noteikumos ir paredzēts pietiekami precīzs, skaidrs un paredzams termiņu regulējums, kā arī jānosaka, vai šīs pārsūdzības ir iesniegtas noteiktajos termiņos.

68 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz pirmo līdz trešo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 56. panta 1., 6. un 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tiem ir pretrunā tāds dalībvalsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru regulatīvajai iestādei, izskatot uz šā panta 1. punktu balstītu pārsūdzību, nav kompetences pārbaudīt to infrastruktūras lietošanas maksu likumīgumu, kuru piemērošanas laikposms ir beidzies, un konstatēt šo maksu spēkā neesamību ar *ex tunc* iedarbību.

Par ceturto jautājumu

69 Ar ceturto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā prasīts, lai regulatīvajai iestādei būtu iespēja uzdot infrastruktūras lietošanas maksas atlīdzināšanu, ja valsts tiesībās šī kompetence ir piešķirta civillietu tiesām.

70 Šajā ziņā jāatgādina, kā izriet no šā sprieduma 44. punkta, ka saskaņā ar Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punktu gadījumos, kad regulatīvajai iestādei ir iesniegta sūdzība, tai ir jārīkojas, lai uzlabotu stāvokli, neskarot tās kompetenci – vajadzības gadījumā pēc savas ierosmes – veikt piemērotus pasākumus, lai koriģētu diskrimināciju pret pieteikuma iesniedzējiem, proti, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izkropļojumus dzelzceļa pakalpojumu tirgū un citas nevēlamas tendences šajā tirgū.

71 No atbildes uz pirmo līdz trešo jautājumu izriet, ka šajā tiesību normā ir prasīts, lai regulatīvās iestādes kompetencē tostarp būtu konstatēt infrastruktūras lietošanas maksas spēkā neesamību ar *ex tunc* iedarbību. Tomēr situācija ir citāda attiecībā uz šādu maksu atlīdzināšanu.

72 Kā ģenerāladvokāts pēc Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punkta formulējuma analīzes ir norādījis secinājumu 73. un 75. punktā, šajā tiesību normā dalībvalstīm nav noteikts pienākums piešķirt regulatīvajai iestādei pilnvaras pašai uzdot infrastruktūras lietošanas maksas atlīdzināšanu, bet gan dalībvalstīm ir ļauts, īstenojot savu procesuālo autonomiju, izstrādāt citas sistēmas, kas, piemēram, paredz, ka civillietu tiesas izskata atsevišķi atlīdzināšanas prasības.

73 Arī Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punkta efektivitāte neprasa, lai regulatīvā iestāde katrā ziņā pati varētu lemt par tādas infrastruktūras lietošanas maksas atlīdzināšanu, kuras nelikumīgumu tā ir konstatējusi.

74 Pirmkārt, ja šī iestāde konstatē infrastruktūras pārvaldītāja piemēroto tarifu un infrastruktūras lietošanas maksu spēkā neesamību, šo lēmumu saistošais spēks – par ko atgādināts šā sprieduma 45. punktā – attiecībā uz visiem attiecīgajiem dzelzceļa nozares dalībniekiem ļauj šiem dalībniekiem skaidri zināt savas tiesības un pienākumus. Šajos apstākļos, lai nodrošinātu, ka uzņēmumi, kuri apgalvo, ka ir tikuši diskriminēti, varētu izmantot savas tiesības, un tādējādi nodrošinātu konkurences izkropļojumu efektīvu novēršanu, nešķiet nepieciešams, lai minētā iestāde noteiktu arī precīzas nepamatoti samaksātās maksas summas, lai uzdotu to atlīdzināšanu.

75 Otrkārt, ir taisnība, ka Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punktā ir noteikts, ka regulatīvajai iestādei lēmums par visām sūdzībām ir jāpieņem īpaši īsā termiņā. Tomēr, lai gan – tostarp tiesiskās drošības apsvērumu dēļ – šai iestādei pēc iespējas ātrāk ir jālemj par apstrīdētās infrastruktūras lietošanas maksas likumīgumu neatkarīgi no tā, vai šī maksa ir spēkā šobrīd vai arī tās piemērošanas laikposms ir beidzies, šie apsvērumi neprasa, lai pēc lēmuma, ar kuru konstatēta attiecīgās maksas spēkā neesamība, pieņemšanas atlīdzināmās summas, vajadzības gadījumā pieskaitot procentus, tiktu noteiktas šajā pašā termiņā.

76 Šo Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punkta interpretāciju Tiesa jau ir apstiprinājusi, nospriežot, ka dalībvalstis var paredzēt, ka lēmums par pārmērīgā apjomā iekasētās infrastruktūras lietošanas maksas atlīdzināšanu ir jāpieņem nevis regulatīvajai iestādei, bet gan civillietu tiesām, kas lemj, piemērojot civiltiesības, tomēr ar nosacījumu, ka šī iestāde iepriekš ir lēmusi par šīs maksas nelikumīgumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 9. novembris, *CTL Logistics*, C-489/15, EU:C:2017:834, 97. punkts).

77 Šajā ziņā vēl jāuzsver, kā ģenerāladvokāts to darījis secinājumu 75. punktā, ka gadījumā, ja dalībvalstis savās valsts tiesībās nosaka tiesību aizsardzības līdzekļus, kas ļauj likt infrastruktūras pārvaldītājam atlīdzināt pārmērīgā apjomā iekasēto infrastruktūras lietošanas maksu, it īpaši, ja tās šajā nolūkā izvēlas piešķirt ekskluzīvu kompetenci civillietu tiesām, tām ir jāievēro līdzvērtības un efektivitātes principi.

78 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz ceturto jautājumu ir jāatbild, ka Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā nav prasīts, lai regulatīvajai iestādei būtu iespēja pašai uzdot infrastruktūras lietošanas maksas atlīdzināšanu, ja valsts tiesībās šī kompetence ir piešķirta civillietu tiesām, tomēr ievērojot līdzvērtības un efektivitātes principus.

Par piekto jautājumu

79 Ņemot vērā uz pirmo līdz trešo jautājumu sniegto atbildi, uz piekto jautājumu nav jāatbild, jo tas tika uzdots tikai gadījumam, ja Tiesas atbilde uz pirmo un otro jautājumu būtu noliedzoša.

Par tiesāšanās izdevumiem

80 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, 56. panta 1., 6. un 9. punkts

ir jāinterpretē tādējādi, ka

tiem ir pretrunā tāds dalībvalsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru regulatīvajai iestādei, izskatot uz šā panta 1. punktu balstītu pārsūdzību, nav kompetences pārbaudīt to infrastruktūras lietošanas maksu likumīgumu, kuru piemērošanas laikposms ir beidzies, un konstatēt šo maksu spēkā neesamību ar *ex tunc* iedarbību.

2) Direktīvas 2012/34 56. panta 9. punkts

ir jāinterpretē tādējādi, ka

tajā nav prasīts, lai regulatīvajai iestādei būtu iespēja pašai uzdot infrastruktūras lietošanas maksas atlīdzināšanu, ja valsts tiesībās šī kompetence ir piešķirta civillietu tiesām, tomēr ievērojot līdzvērtības un efektivitātes principus.

[Paraksti]