Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

zo 7. marca 2024*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Železničná doprava – Smernica 2012/34/EÚ – Prístup k železničnej infraštruktúre – Vyberanie poplatkov – Článok 56 – Jednotný vnútroštátny regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy – Právomoci – Kontrola poplatkov za používanie infraštruktúry, ktorých obdobie uplatňovania uplynulo – Právomoc konštatovať neplatnosť s účinkom *ex tunc* a nariadiť vrátenie poplatkov“

Vo veci C-582/22,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Verwaltungsgericht Köln (Správny súd Kolín, Nemecko) z 1. septembra 2022 a doručený Súdnemu dvoru 2. septembra 2022, opravený rozhodnutím z 27. júna 2023 a doručený Súdnemu dvoru 29. júna 2023, ktorý súvisí s konaním

Die Länderbahn GmbH,

Prignitzer Eisenbahn GmbH,

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH

proti

Bundesrepublik Deutschland,

za účasti:

DB Netz AG,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory C. Lycourgos, sudcovia O. Spineanu-Matei, J.-C. Bonichot (spravodajca), S. Rodin a L. S. Rossi,

generálny advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

tajomník: M. Krausenböck, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 15. júna 2023,

* Jazyk konania: nemčina.

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

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

– Bundesrepublik Deutschland, v zastúpení: J. Becker, U. Geers, J. Kirchhartz, C. Mögelin a V. Schmidt, splnomocnení zástupcovia,

– DB Netz AG, v zastúpení: H. Krüger, Rechtsanwalt,

– litovská vláda, v zastúpení: K. Dieninis, S. Grigonis a V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, splnomocnení zástupcovia,

– rakúska vláda, v zastúpení: G. Kunnert a R. Schuster, splnomocnení zástupcovia,

– poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna a M. Rzotkiewicz, splnomocnení zástupcovia,

– nórska vláda, v zastúpení: V. Hauan a K. Møse, splnomocnené zástupkyne,

– Európska komisia, v zastúpení: P. Messina a G. Wilms, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta 21. septembra 2023,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 56 ods. 1, 6 a 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32), ako aj subsidiárne článku 19 ods. 1 druhého pododseku ZEÚ a článku 47 Charty základných práv Európskej únie.

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťami Die Länderbahn GmbH, Prignitzer Eisenbahn GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH a Ostseeland Verkehrs GmbH na jednej strane a Bundesrepublik Deutschland (Spolková republika Nemecko), zastúpenou Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Spolková agentúra pre siete v oblasti elektriny, plynu, telekomunikácií, pôšt a železníc, Nemecko) (ďalej len „Spolková agentúra pre siete“), vo veci kontroly zákonnosti poplatkov za používanie infraštruktúry vyberaných spoločnosťou DB Netz AG v rámci cestovného poriadku platného v obdobiach od decembra 2002 do decembra 2011.

Právny rámec

Právo Únie

Smernica 2001/14/ES

3 Smernica 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 2001, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404):

„Na účely tejto smernice:

…

j) ‚podmienky používania siete' znamenajú podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií týkajúcich sa režimov spoplatňovania a prideľovania kapacity. Obsahujú aj iné informácie potrebné na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;

…

m) ‚cestovný poriadok' znamená údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a vozového parku, ktoré sa uskutočnia na príslušnej infraštruktúre počas doby jeho platnosti."

4 Článok 3 tejto smernice s názvom „Podmienky používania siete" stanovuje:

„1. Manažér infraštruktúry po porade so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré sa môžu získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. …

2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom. Obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe I.

3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia podľa potreby.

4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry."

5 Článok 30 uvedenej smernice, nazvaný „Regulačný orgán", stanovuje:

„…

2. Žiadateľ má právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo iným spôsobom poškodený a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo prípadne železničným podnikom, ktoré sa týkajú:

a) podmienok používania siete;

…

d) režimu spoplatňovania;

e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktoré sa zaplatili alebo majú zaplatiť;

…

3. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky kapitoly II a aby boli nediskriminačné. …

…

5. Regulačný orgán musí rozhodnúť o každej sťažnosti a musí prijať nápravné opatrenia najneskôr do dvoch mesiacov od obdržania všetkých informácií.

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 6, rozhodnutie regulačného orgánu je záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje.

…

6. Členské štáty prijmú opatrenia potrebné na to, aby sa zabezpečilo súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom.“

6 Príloha I k tej istej smernici, ktorej predmetom je „obsah podmienok používania siete“ znie:

„Podmienky používania siete uvedené v článku 3 obsahujú nasledujúce informácie:

…

2. Časť o princípoch spoplatňovania a tarifách [sadzbách – *neoficiálny preklad*]. Táto časť obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch, ktoré platia pre služby uvedené v prílohe II, zabezpečované len jedným poskytovateľom. Upresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne rozsahy, ktoré sa použijú na uplatňovanie článku 7 ods. 4 a 5 a článkov 8 a 9. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú.

…“

7 Príloha III k smernici 2001/14 vo svojom bode 1 uvádza:

„Cestovný poriadok siete sa zostavuje raz za kalendárny rok.“

Smernica 2012/34

8 Odôvodnenia 42 a 76 smernice 2012/34 stanovujú:

„(42) Režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity by mali umožňovať rovnaký a nediskriminačný prístup všetkým podnikom a mali by sa pokúsiť pokiaľ možno spravodlivo a nediskriminačne splniť potreby všetkých používateľov a typov prepravy. Takéto systémy by mali umožňovať spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.

…

(76) Efektívne riadenie a spravodlivé a nediskriminačné používanie železničnej infraštruktúry si vyžaduje zriadenie regulačného orgánu, ktorý dozerá na uplatňovanie pravidiel stanovených v tejto smernici a pôsobí ako odvolací orgán, bez toho, aby to malo vplyv na možnosť súdneho preskúmania. Tento regulačný orgán by mal byť schopný vymáhať požadované informácie a presadzovať svoje rozhodnutia prostredníctvom primeraných sankcií.“

9 Článok 3 tejto smernice, nazvaný „Vymedzenie pojmov“, stanovuje:

„Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. ‚železničný podnik‘ je každý verejnoprávny alebo súkromný podnik licencovaný podľa tejto smernice, ktorého hlavným predmetom činnosti je poskytovanie služieb s cieľom zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik zabezpečuje trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu;

2. ‚manažér infraštruktúry‘ je každý orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie, správu a údržbu železničnej infraštruktúry vrátane riadenia dopravy, zabezpečenia a návestenia. Funkciou manažéra infraštruktúry na sieti alebo časti siete môžu byť poverené rôzne orgány alebo podniky;

…

19. ‚žiadateľ‘ je železničný podnik alebo medzinárodné zoskupenie železničných podnikov alebo iné osoby, alebo právnické osoby, ako sú príslušné orgány podľa nariadenia [Európskeho parlamentu a Rady] (ES) č. 1370/2007 [z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 2007, s. 1)], odosielatelia, špeditéri a prevádzkovatelia kombinovanej dopravy, ktorí majú verejný alebo komerčný záujem na získaní kapacity infraštruktúry;

…

26. ‚podmienky používania siete‘ je podrobný súpis všeobecných pravidiel, lehôt, postupov a kritérií režimov spoplatňovania a prideľovania kapacity vrátane iných informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity;

…

28. ‚cestovný poriadok' sú údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti;

…“

10 Článok 27 nachádzajúci sa v oddiele 1 kapitoly IV k uvedenej smernici, ktorý obsahuje pravidlá týkajúce sa „vyberani[a] poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a prideľovani[a] kapacity železničnej infraštruktúry“, nazvaný „Podmienky používania siete“, stanovuje:

„1. Manažér infraštruktúry po konzultácii so zainteresovanými stranami vypracuje a zverejní podmienky používania siete, ktoré možno získať za poplatok nepresahujúci náklady na ich zverejnenie. …

2. Podmienky používania siete stanovia charakter infraštruktúry, ktorá je k dispozícii železničným podnikom, a obsahujú informácie stanovujúce podmienky prístupu k príslušnej železničnej infraštruktúre…. Obsah podmienok používania siete je uvedený v prílohe IV.

3. Podmienky používania siete sa aktualizujú a menia a dopĺňajú podľa potreby.

4. Podmienky používania siete sa uverejnia najneskôr štyri mesiace pred konečným termínom podávania žiadostí o kapacitu infraštruktúry.“

11 Oddiel 2 kapitoly IV k tej istej smernici sa vzťahuje na „poplatky za infraštruktúru a služby“.

12 Podľa článku 56 smernice 2012/34 s názvom „Funkcie regulačného orgánu“:

„1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 46 ods. 6, má žiadateľ právo odvolať sa na regulačný orgán, ak sa domnieva, že sa s ním zaobchádzalo nespravodlivo, že bol diskriminovaný alebo akýmkoľvek iným spôsobom poškodený, a najmä právo odvolať sa proti rozhodnutiam prijatým manažérom infraštruktúry alebo prípadne železničným podnikom alebo prevádzkovateľom servisného zariadenia, ktoré sa týkajú:

a) podmienok používania siete v ich predbežnej i konečnej verzii;

…

d) režimu spoplatňovania;

e) úrovne alebo štruktúry poplatkov za infraštruktúru, ktorých zaplatenie sa požaduje alebo sa môže požadovať;

…

g) prístupu k službám a ich spoplatňovania v súlade s článkom 13.

2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami, má regulačný orgán právomoc monitorovať situáciu hospodárskej súťaže na trhoch so železničnými dopravnými službami a z vlastnej iniciatívy kontroluje najmä odsek 1 písm. a) až g) s cieľom predísť diskriminácii žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete

neobsahujú diskriminačné ustanovenia alebo či neposkytujú manažérovi infraštruktúry možnosti, ktoré by mohol využiť na diskrimináciu žiadateľov. Kontroluje najmä to, či podmienky používania siete neobsahujú diskriminačné ustanovenia. …

…

6. Regulačný orgán zabezpečí, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry spĺňali požiadavky kapitoly IV oddielu 2 a aby boli nediskriminačné. Rokovania medzi žiadateľmi a manažérom infraštruktúry týkajúce sa úrovne poplatkov za infraštruktúru sa pripúšťajú len vtedy, keď sa uskutočnia pod dohľadom regulačného orgánu. …

…

9. Regulačný orgán posúdi všetky sťažnosti a v prípade potreby požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami, a to do jedného mesiaca od prijatia sťažnosti. O všetkých sťažnostiach, nápravných opatreniach a informovaní príslušných strán o svojom odôvodnenom rozhodnutí rozhodne vo vopred určenej primeranej lehote, a v každom prípade do šiestich týždňov od prijatia všetkých relevantných informácií. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci vnútroštátnych orgánov pre hospodársku súťaž týkajúce sa zabezpečenia hospodárskej súťaže na trhoch so službami železničnej dopravy, regulačný orgán v príslušných prípadoch rozhoduje z vlastnej iniciatívy o primeraných opatreniach na nápravu diskriminácie žiadateľov, narušenia trhu a každého iného nežiaduceho vývoja na týchto trhoch, najmä v súvislosti s odsekom 1 písm. a) až g).

Rozhodnutie regulačného orgánu je záväzné pre všetky strany, na ktoré sa rozhodnutie vzťahuje, a nepodlieha kontrole inej administratívnej inštancie. Regulačný orgán musí mať právomoc vynútiť si plnenie svojich rozhodnutí prostredníctvom primeraných sankcií vrátane pokút.

…

10. Členské štáty zabezpečia súdne preskúmanie rozhodnutí prijatých regulačným orgánom. Odvolania proti rozhodnutiam regulačného orgánu môžu mať odkladný účinok len v prípade, keď bezprostredný účinok rozhodnutia regulačného orgánu môže spôsobiť odvolávajúcej sa strane nenahraditeľnú alebo zjavne neprimeranú škodu. Týmto ustanovením nie sú dotknuté právomoci súdu prerokúvajúceho odvolania, ktoré mu v príslušných prípadoch vyplývajú z ústavného práva.

…“

13 Príloha IV k tejto smernici týkajúca sa „obsahu podmienok používania siete“ znie:

„Podmienky používania siete uvedené v článku 27 obsahujú tieto informácie:

…

2. oddiel o zásadách spoplatňovania a tarifách [sadzbách – *neoficiálny preklad*]. Tento oddiel obsahuje údaje o režime spoplatňovania, ako aj dostatočné informácie o poplatkoch a iné dôležité informácie o prístupe v súvislosti so službami uvedenými v prílohe II, poskytovanými len jedným dodávateľom. Spresňuje metodológiu, pravidlá a prípadne sadzby, ktoré sa použijú

na uplatňovanie článkov 31 až 36, pokiaľ ide o náklady a poplatky. Obsahuje informácie o zmenách poplatkov, o ktorých sa už rozhodlo alebo ktoré sa predpokladajú v priebehu nasledujúcich piatich rokov, ak sú také informácie k dispozícii;

…“

14 Príloha VII k uvedenej smernici vo svojom bode 1 stanovuje, že „cestovný poriadok siete sa zhotovuje raz za kalendárny rok“.

Nemecké právo

15 V § 66 Eisenbahnregulierungsgesetz (zákon o regulácii železníc) z 29. augusta 2016 (BGBl. 2016 I, s. 2082), v znení uplatniteľnom na spor vo veci samej (ďalej len „ERegG“), nazvaný „Regulačný orgán a jeho úlohy“, v odsekoch 1, 3 a 4 sa stanovuje:

„1. Ak sa držiteľ povolenia na prístup domnieva, že rozhodnutiami manažéra železničnej infraštruktúry bol diskriminovaný alebo boli inak poškodené jeho práva, má právo obrátiť sa na regulačný orgán…

…

3. Ak sa nedospeje k dohode o prístupe alebo o rámcovej zmluve, regulačný orgán môže na základe žiadosti držiteľa povolenia na prístup alebo z úradnej moci preskúmať rozhodnutia manažéra železničnej infraštruktúry. Žiadosť sa musí podať v lehote, v ktorej možno prijať ponuku na uzavretie dohôd v súlade s článkom 13 ods. 1 druhou vetou alebo článkom 54 treťou vetou.

4. Na základe žiadosti alebo z úradnej moci možno preskúmať najmä:

…

(5) režim spoplatňovania,

(6) výšku alebo štruktúru poplatkov za používanie infraštruktúry, ktoré držiteľ povolenia na prístup musí alebo by musel zaplatiť,

(7) výšku a štruktúru ostatných poplatkov, ktoré držiteľ povolenia na prístup musí alebo by musel zaplatiť,

…“

16 V § 67 ERegG s názvom „Oprávnenia regulačného orgánu, monitorovanie dopravného trhu, pravidlá výkonu rozhodnutia“ sa stanovuje:

„Regulačný orgán môže vo vzťahu k železniciam a ostatným osobám, ktorým vyplývajú povinnosti z tohto zákona, prijať opatrenia, ktoré sú potrebné na odstránenie porušení tohto zákona alebo priamo uplatniteľných právnych aktov Európskej únie v rámci pôsobnosti tohto zákona alebo predchádzanie takým porušeniam. Keď regulačný orgán vykonáva opatrenia, výška pokuty môže dosiahnuť 500 000 eur, odchylne od § 11 ods. 3 Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz [(zákon o výkone rozhodnutí v správnych veciach)].“

17 Ustanovenie § 68 ERegG s názvom „Rozhodnutia regulačného orgánu“ znie:

„1. Regulačný orgán preskúma sťažnosť do jedného mesiaca od jej prijatia. Na tento účel požiada dotknuté subjekty, aby poskytli informácie potrebné na prijatie rozhodnutia, a začne konzultácie so všetkými dotknutými subjektmi. Vo vopred určenej primeranej lehote, v každom prípade však do šiestich týždňov od prijatia všetkých potrebných informácií, rozhodne o sťažnosti, prijme nápravné opatrenia a informuje dotknuté subjekty o svojom rozhodnutí, ktoré sa musí odôvodniť. Nezávisle od právomocí orgánov pre hospodársku súťaž rozhodne z úradnej moci o primeraných opatreniach na zabránenie diskriminácii a narušeniu trhu.

2. Ak sa v prípade uvedenom v § 66 ods. 1 a 3 rozhodnutie manažéra železničnej infraštruktúry dotýka práva držiteľa povolenia na prístup na prístup k železničnej infraštruktúre:

(1) regulačný orgán nariadi manažérovi železničnej infraštruktúry, aby zmenil rozhodnutie, alebo

(2) regulačný orgán rozhodne o platnosti zmluvy alebo poplatku, určí, že odporujúce zmluvy sú neúčinné, a stanoví zmluvné podmienky alebo poplatky.

Rozhodnutie uvedené v prvej vete sa môže týkať aj podmienok používania železničnej siete alebo podmienok používania servisných zariadení.

3. Regulačný orgán môže s účinnosťou do budúcnosti uložiť manažérovi železničnej infraštruktúry povinnosť zmeniť opatrenia uvedené v § 66 ods. 4 alebo určiť, že sú neplatné, pokiaľ nie sú v súlade s ustanoveniami tohto zákona alebo priamo uplatniteľnými právnymi aktmi Európskej únie v rámci pôsobnosti tohto zákona.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

18 Žalobkyne vo veci samej sú alebo boli podnikmi železničnej dopravy, ktoré v Nemecku ponúkajú alebo ponúkali dopravné služby na regionálnej úrovni s použitím železničnej infraštruktúry patriacej spoločnosti DB Netz, vedľajšej účastníčke konania vo veci samej.

19 DB Netz je súčasťou skupiny Deutsche Bahn AG. Prevádzkuje najväčšiu železničnú sieť v Spolkovej republike Nemecko a z tohto dôvodu vyberá poplatky za používanie infraštruktúry. Tieto poplatky sa určujú pre každý podnik pôsobiaci v sektore železničnej dopravy individuálne na základe sadzieb, ktoré určila DB Netz v podmienkach používania siete, ktoré uverejňuje. Tieto sadzby sú platné počas obdobia platnosti cestovného poriadku siete, teda jeden rok.

20 Žalobkyne vo veci samej sa domnievali, že sadzby stanovené spoločnosťou DB Netz, uplatniteľné počas období platnosti cestovného poriadku v rokoch 2002/2003 až 2010/2011, boli čiastočne protiprávne z dôvodu, že obsahovali „regionálny faktor“, ktorý diskriminoval podniky prevádzkujúce regionálne linky. V dôsledku toho buď zaplatili poplatky požadované spoločnosťou DB Netz s výhradou, alebo si ich výšku znížili a určitú sumu ponechali.

21 Tie isté sadzby boli predmetom viacerých kontrol *ex ante* zo strany Spolkovej agentúry pre siete, jednotného vnútroštátneho orgánu pre kontrolu železničnej dopravy v Nemecku. Nemecké právo totiž stanovilo predchádzajúcu kontrolu zásad spoplatňovania a priznalo tomuto orgánu právo

namietať, ktoré však v prejednávanej veci tento orgán nevyužil. Okrem toho od roku 2008 Spolková agentúra pre siete vykonávala rôzne kontroly „regionálnych faktorov“, ktoré boli súčasťou sadzieb spoločnosti DB Netz od 1. januára 2003.

22 Rozhodnutím z 5. marca 2010 Spolková agentúra pre siete vyhlásila podmienky používania siete vypracované spoločnosťou DB Netz pre cestovný poriadok na rok 2010/2011, ktoré mali nadobudnúť účinnosť 12. decembra 2010, za neplatné v rozsahu, v akom stanovovali uplatnenie takéhoto „regionálneho faktora“. Z tohto rozhodnutia vyplýva, že občianskoprávnym súdom prináleží rozhodnúť o vrátení prípadných preplatkov na poplatkoch na základe tohto faktora.

23 DB Netz podala proti uvedenému rozhodnutiu námietku, ktoré Spolková agentúra pre siete následne zrušila, keď uzavrela verejnoprávnu zmluvu so spoločnosťou DB Netz. Táto zmluva stanovovala uplatnenie zníženého regionálneho faktora počas obdobia platnosti cestovného poriadku na rok 2010/2011 a následne zrušenie tohto faktora od nadobudnutia účinnosti cestovného poriadku na rok 2011/2012.

24 Viaceré podniky železničnej dopravy, medzi nimi aj žalobkyne vo veci samej, pokiaľ ide o časť sporných poplatkov, podali na občianskoprávne súdy návrhy na vrátenie poplatkov za používanie infraštruktúry, ktoré im údajne DB Netz nadmerne účtovala. Na účely rozhodnutia o týchto návrhoch tieto súdy vo všeobecnosti pristúpili k preskúmaniu primeranosti týchto poplatkov v každom jednotlivom prípade. Túto prax potvrdil Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) v rozsudku z 18. októbra 2011 (KZR 18/10).

25 Súdny dvor však svojím rozsudkom z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), rozhodol, že smernica 2001/14, ktorá predchádzala smernici 2012/34, bráni uplatneniu vnútroštátnej právnej úpravy, ktorá v každom jednotlivom prípade stanovuje kontrolu primeranosti poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry zo strany všeobecných súdov. Konkrétne z bodu 97 tohto rozsudku vyplýva, že vrátenie poplatkov v súlade s ustanoveniami občianskeho práva možno pripustiť len vtedy, keby v súlade s ustanoveniami vnútroštátneho práva o protiprávnej povahe poplatku s ohľadom na právnu úpravu o prístupe k železničnej infraštruktúre rozhodol najskôr regulačný orgán alebo súd príslušný na preskúmanie rozhodnutia tohto orgánu, a pokiaľ by tento návrh na vrátenie poplatku mohol byť skôr predmetom žaloby pred vnútroštátnymi občianskoprávnymi súdmi ako žaloby podľa tejto právnej úpravy.

26 Po vyhlásení rozsudku z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), žalobkyne vo veci samej s odvolaním sa na § 66 a 68 ERegG požiadali Spolkovú agentúru pre siete, aby jednak konštatovala neplatnosť poplatkov za používanie infraštruktúry, ktoré DB Netz vybrala počas období platnosti cestovného poriadku v rokoch 2002/2003 až 2010/2011, a jednak uložila spoločnosti DB Netz povinnosť vrátiť im poplatky, ktoré boli vybraté nadmerne.

27 Tieto žiadosti boli zamietnuté rozhodnutiami Spolkovej agentúry pre siete z 11. októbra 2019, 3. júla 2020 a 11. decembra 2020 z dôvodu, že boli neprípustné z dôvodu neexistencie právneho základu, ktorý by umožnil spätnú kontrolu predmetných poplatkov. Na podporu týchto rozhodnutí Spolková agentúra pre siete uviedla, že železničné dopravné podniky mali možnosť napadnúť poplatky počas obdobia ich platnosti.

28 Žalobami podanými 6. a 9. novembra 2019 žalobkyne vo veci samej podali na Verwaltungsgericht Köln (Správny súd Kolín, Nemecko), vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, návrh, aby určil, že Spolková agentúra pre siete bola povinná vykonať spätnú kontrolu predmetných poplatkov vyberaných spoločnosťou DB Netz, a určil ich neplatnosť s účinkom *ex tunc* a rozhodol o povinnosti vrátiť ich, ktorá prináleží spoločnosti DB Netz.

29 Vnútroštátny súd sa domnieva, že na to, aby mohol rozhodnúť v sporoch, ktoré mu boli predložené, treba vykonať výklad najmä článku 56 ods. 1, 6 a 9 smernice 2012/34.

30 Domnieva sa, že žaloba uvedená v odseku 1 tohto článku 56 sa týka len škôd, ktoré už vznikli a ktoré vyplývajú zo súčasných alebo minulých porušení uplatniteľného právneho rámca. Preventívna činnosť regulačného orgánu je naopak predmetom odlišných pravidiel stanovených v odseku 2 uvedeného článku. Okrem toho z odsekov 6 a 9 toho istého článku vyplýva, že regulačný orgán disponuje širokou mierou voľnej úvahy. Na základe sťažnosti tak môže prijať „kroky na nápravu situácie“ a ak koná z úradnej moci, môže prijať „primerané opatrenia na nápravu diskriminácie“.

31 Tento výklad článku 56 smernice 2012/34 podporujú ciele sledované touto smernicou. Z jej odôvodnení 42 a 76 vyplýva, že cieľom smernice 2012/34 je najmä zaručiť nediskriminačný prístup železničných dopravných podnikov k infraštruktúre a že regulačnému orgánu prináleží dohliadať na dosiahnutie tohto cieľa.

32 Vnútroštátny súd v tejto súvislosti zdôrazňuje, že podľa jeho názoru postup predbežnej kontroly, ktorý bol stanovený nemeckým právom a ktorý umožňoval regulačnému orgánu vyjadriť sa k zásadám spoplatňovania infraštruktúry pred nadobudnutím ich účinnosti, nemohol napraviť neexistenciu spätnej kontroly.

33 Okrem toho sa tento súd domnieva, že rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), potvrdzuje existenciu práva na „vrátenie“ poplatkov neoprávnene vybratých v minulosti, pričom jeho výkon podmieňuje predchádzajúcim konštatovaním protiprávnej povahy týchto poplatkov regulačným orgánom. V dôsledku toho, ak by tento orgán nemal právomoc preskúmať poplatky, ktorých obdobie uplatňovania uplynulo, železničné dopravné podniky by boli zbavené svojho práva na účinný prostriedok nápravy a zároveň by manažér infraštruktúry mal naďalej prospech z nezákonných poplatkov.

34 Vnútroštátny súd na druhej strane pochybuje, že právo Únie vyžaduje, aby uvedený orgán mohol sám rozhodnúť o výške poplatkov, ktoré sa majú vrátiť, alebo nariadiť ich vrátenie. Napriek právnemu rámcu má totiž vzťah medzi podnikmi železničnej dopravy a manažérmi infraštruktúry zmluvnú povahu a prirodzene patrí do právomoci občianskoprávnych súdov.

35 Pre úplnosť vnútroštátny súd zdôrazňuje, že na účely rozhodnutia sporov vo veci samej nie je potrebné určiť, či sa § 66 a nasl. ERegG, ktoré sú základom návrhov žalobkýň vo veci samej, majú vykladať v súlade s právom Únie, alebo či je článok 56 smernice 2012/34 vzhľadom na rozsudok z 8. júla 2021, Koleje Mazowieckie (C-120/20, EU:C:2021:553), priamo uplatniteľný.

36 Za týchto okolností Verwaltungsgericht Köln (Správny súd Kolín) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 56 ods. 1, 6 a 9 smernice [2012/34] vykladať v tom zmysle, že režim spoplatňovania môže byť spôsobilým predmetom sťažnosti aj vtedy, keď už uplynula doba platnosti poplatku, ktorý sa má preskúmať (sťažnosť proti tzv. ‚minulému poplatku')?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: Má sa článok 56 ods. 1, 6 a 9 smernice [2012/34] vykladať v tom zmysle, že regulačný orgán môže v prípade spätnej kontroly minulých poplatkov vyhlásiť tieto poplatky za neúčinné s účinkom *ex tunc*?

3. V prípade kladnej odpovede na prvé dve otázky: Pripúšťa výklad článku 56 ods. 1, 6 a 9 smernice [2012/34] vnútroštátnu právnu úpravu, ktorá vylučuje možnosť spätnej kontroly minulých poplatkov s účinkom *ex tunc*?

4. V prípade kladnej odpovede na prvé dve otázky: Má sa článok 56 ods. 9 smernice [2012/34] vykladať v tom zmysle, že nápravné opatrenia stanovené v tomto ustanovení, pokiaľ ide o právne následky, v zásade priznávajú príslušnému regulačnému orgánu aj oprávnenie nariadiť vrátenie poplatkov protiprávne vybratých manažérom infraštruktúry, hoci nároky na vrátenie platieb medzi železničnými podnikmi a manažérom infraštruktúry je možné uplatniť v občianskom súdnom konaní?

5. V prípade zápornej odpovede na prvé dve otázky: Vyplýva z článku 47 prvého odseku [Charty základných práv] a článku 19 ods. 1 druhého pododseku ZEÚ právo podať sťažnosť proti minulým poplatkom vždy vtedy, keď je podľa judikatúry Súdneho dvora vyplývajúcej z rozsudku z 9. novembra 2017, CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), bez rozhodnutia regulačného orgánu o sťažnosti vylúčené vrátenie protiprávnych minulých poplatkov podľa právnej úpravy vnútroštátneho práva?"

Konanie na Súdnom dvore

37 Listom doručeným Súdnemu dvoru 29. júna 2023, teda po skončení písomnej a ústnej časti konania, vnútroštátny súd informoval Súdny dvor, že rozhodnutím z 27. júna 2023 ukončil konanie, ktoré pred ním prebiehalo, pokiaľ ide o Ostseeland Verkehrs GmbH, z dôvodu, že táto spoločnosť vzala svoju žalobu späť.

O prejudiciálnych otázkach

Úvodné pripomienky

38 Na úvod treba poznamenať, že položené otázky sa týkajú smernice 2012/34, zatiaľ čo poplatky za používanie infraštruktúry, o ktoré ide v spore vo veci samej, boli stanovené a vyberané podľa smernice, ktorá jej predchádzala, a to smernice 2001/14. Na druhej strane až po uplynutí lehoty na prebratie smernice 2012/34 sa žalobkyne vo veci samej obrátili na nemecký regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy, a to na Spolkovú agentúru pre siete, pričom sa domáhali najmä určenia nezákonnosti týchto poplatkov.

39 Ako v podstate uviedol generálny advokát v bode 25 svojich návrhov, v prejednávanej veci nie je potrebné určiť, či sa má uplatniť smernica 2012/34 alebo smernica 2001/14. Pravidlá uvedené vnútroštátnym súdom, teda pravidlá, ktoré sú stanovené v článku 56 ods. 1, 6 a 9 smernice 2012/34, totiž v podstate zodpovedajú pravidlám, ktoré boli uvedené v článku 30 ods. 2, 3 a 5 smernice 2001/14 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. októbra 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 64). Z toho vyplýva, že ich výklad musí byť v zásade rovnaký, a preto sa judikatúra Súdneho dvora týkajúca sa výkladu týchto ustanovení smernice 2001/14 uplatňuje *mutatis mutandis* na zodpovedajúce ustanovenia smernice 2012/34.

40 Za týchto podmienok treba na položené otázky odpovedať s odkazom, ako to urobil vnútroštátny súd, na smernicu 2012/34.

O prvej a tretej otázke

41 Svojou prvou až treťou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 56 ods. 1, 6 a 9 smernice 2012/34 vykladať v tom zmysle, že bráni právnej úprave členského štátu, ktorá vylučuje akúkoľvek právomoc regulačného orgánu, ktorému bola predložená žiadosť založená na odseku 1 tohto ustanovenia, overiť zákonnosť poplatkov za používanie infraštruktúry, ktorých obdobie uplatňovania uplynulo, a určiť ich neplatnosť s účinkom *ex tunc*.

42 V tejto súvislosti treba uviesť, že cieľom smernice 2012/34, podobne ako smernice 2001/14, ktorá jej predchádzala (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. októbra 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 59 a citovanú judikatúru), je zabezpečiť nediskriminačný prístup k železničnej infraštruktúre najmä tým, že sa vyžaduje, ako vyplýva z jej odôvodnenia 42, aby režimy spoplatňovania a prideľovania kapacity umožňovali spravodlivú hospodársku súťaž pri poskytovaní železničných služieb.

43 Ako vyplýva z judikatúry Súdneho dvora, výlučná právomoc regulačného orgánu na rozhodovanie všetkých sporov, na ktoré sa vzťahuje článok 56 ods. 1 smernice 2012/34, je odôvodnená samotnými cieľmi a zahŕňa osobitné právomoci, ktoré sú mu zverené odsekmi 1, 6 a 9 tohto článku (pozri analogicky rozsudok z 27. októbra 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 60).

44 Konkrétne v súlade s článkom 56 ods. 9 smernice 2012/34 platí, ak je takému orgánu predložená sťažnosť, prináleží mu prijať opatrenia potrebné na nápravu situácie bez toho, aby bola dotknutá jeho právomoc prijímať v prípade potreby z úradnej moci vhodné opatrenia na nápravu akejkoľvek diskriminácie „žiadateľov“ v zmysle článku 3 bodu 19 tejto smernice, a to najmä železničných podnikov, akéhokoľvek narušenia trhu so železničnými dopravnými službami a akéhokoľvek iného nežiaduceho vývoja na tomto trhu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. mája 2022, CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, body 55, 56 a 61).

45 Z tohto článku 56 ods. 9 takisto vyplýva, že účinky rozhodnutí, ktoré prijíma regulačný orgán, sa neobmedzujú len na účastníkov sporu, o ktorom rozhoduje, ale vzťahujú sa na všetky dotknuté strany odvetvia železničnej dopravy, či už ide o dopravné podniky alebo manažérov infraštruktúry. Tento orgán tak môže zabezpečiť rovnosť prístupu k infraštruktúre všetkých dotknutých podnikov a zachovanie spravodlivej hospodárskej súťaže v odvetví poskytovania železničných služieb (pozri analogicky rozsudok z 27. októbra 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 66 a citovanú judikatúru).

46 Za týchto podmienok platí, že ak podnik železničnej dopravy podá opravný prostriedok, regulačný orgán, ktorému prináleží zabezpečiť dodržiavanie povinností tak zo strany manažérov infraštruktúry, ako aj zo strany prevádzkovateľov železničných služieb, je povinný podľa samotného znenia článku 56 ods. 1 smernice 2012/34 preskúmať nespravodlivé alebo diskriminačné zaobchádzanie, ako aj akúkoľvek inú škodu, čo zahŕňa najmä otázky týkajúce sa spoplatňovania infraštruktúry (pozri analogicky rozsudok z 27. októbra 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, bod 73).

47 Ako uviedol generálny advokát v bode 66 svojich návrhov, právu železničných dopravných podnikov obrátiť sa na regulačný orgán zodpovedá právomoc tohto orgánu overiť zákonnosť rozhodnutí manažéra infraštruktúry o poplatkoch, čo potvrdzuje článok 56 ods. 6 smernice 2012/34 v rozsahu, v akom stanovuje, že uvedený orgán dohliada na to, aby poplatky stanovené manažérom infraštruktúry boli v súlade s ustanoveniami kapitoly IV oddielu 2 tejto smernice, ktoré upravujú spoplatňovanie infraštruktúry a služieb, a boli nediskriminačné.

48 Z toho vyplýva, že regulačný orgán, ktorému bola vec predložená na základe článku 56 ods. 1 smernice 2012/34, nemôže platne odmietnuť výkon svojej právomoci rozhodovať o zákonnosti poplatkov za používanie infraštruktúry vyberaných v minulosti (pozri analogicky rozsudok z 27. októbra 2022, DB Station & Service, C-721/20, EU:C:2022:832, body 74 a 87).

49 Konkrétne právomoc takéhoto orgánu kontrolovať zákonnosť poplatkov za používanie infraštruktúry nemôže závisieť od okolnosti, že mu bola vec predložená pred uplynutím alebo po uplynutí príslušných období uplatňovania týchto poplatkov.

50 Na jednej strane zo samotného znenia článku 56 ods. 1, 6 a 9 smernice 2012/34 vyplýva, že právomoci zverené regulačnému orgánu nijako nesúvisia s týmito obdobiami uplatňovania.

51 Toto konštatovanie potvrdzuje skutočnosť, že smernica 2012/34 nestanovuje uvedené obdobia ani neobmedzuje uplatniteľnosť poplatkov za používanie infraštruktúry alebo systémov spoplatňovania, na ktorých sú tieto poplatky založené, na určitú dobu. Konkrétne, podobne ako článok 3 smernice 2001/14 v spojení s jej článkom 2 písm. j) a prílohou I, článok 27 smernice 2012/34 v spojení s jej článkom 3 bodom 26 a jej prílohou IV sa obmedzuje na stanovenie povinnosti manažéra infraštruktúry uverejniť podmienky používania siete, ktoré stanovujú najmä podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre, vrátane zásad spoplatňovania, sadzieb a poplatkov, pričom neobmedzuje dobu platnosti týchto podmienok.

52 Obmedzenie doby platnosti poplatkov alebo systémov spoplatňovania, na ktorých sú tieto poplatky založené, nemožno vyvodiť ani z pravidiel týkajúcich sa ročného cestovného poriadku. Z článku 3 bodu 28 smernice 2012/34 v spojení s jej prílohou VII totiž vyplýva, že rovnako ako v prípade článku 2 písm. m) smernice 2001/14 v spojení s jej prílohou III má cestovný poriadok len dobu platnosti obmedzenú na jeden rok. Tento cestovný poriadok sa však obmedzuje na „údaje určujúce všetky plánované pohyby vlakov a koľajových vozidiel, ktoré sa uskutočnia v príslušnej infraštruktúre počas obdobia jeho platnosti“, a teda sa netýka sadzieb a poplatkov.

53 Na druhej strane výklad článku 56 ods. 1, 6 a 9 smernice 2012/34, podľa ktorého poplatky za používanie infraštruktúry, ktoré už manažér infraštruktúry vybral, možno napadnúť len počas obdobia platnosti systému spoplatňovania, na ktorom sú tieto poplatky založené, by narušil účinnosť systému kontroly zavedeného týmto ustanovením, a tým uskutočnenie cieľov sledovaných touto smernicou.

54 Takýto výklad by totiž narušil úlohu regulačného orgánu spočívajúcu, ako vyplýva z bodov 42 až 47 tohto rozsudku, v zabezpečení rovnosti prístupu k infraštruktúre všetkých dotknutých podnikov a zachovania spravodlivej hospodárskej súťaže v odvetví poskytovania železničných služieb. Mohol by tiež neoprávnene obmedziť právo podnikov železničnej dopravy obrátiť sa na regulačný orgán so spochybnením poplatkov za používanie infraštruktúry a prípadne podrobiť rozhodnutie prijaté týmto orgánom súdnemu preskúmaniu a obrátiť sa na príslušný súd, ktoré je zakotvené v článku 56 ods. 1, 9 a 10 smernice 2012/34 (pozri analogicky rozsudok z 8. júla 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, bod 57).

55 Okrem toho právomoc regulačného orgánu overiť zákonnosť poplatkov za používanie infraštruktúry vyberaných v minulosti bez ohľadu na to, či ich príslušné obdobia uplatňovania už uplynuli, nevyhnutne znamená, ako zdôraznil generálny advokát v bodoch 44, 45, 47 a 48 svojich návrhov, že tento orgán môže prípadne konštatovať neplatnosť týchto poplatkov s účinkom *ex tunc*.

56 Konkrétne obmedziť právomoc regulačného orgánu na prijímanie rozhodnutí s účinkom výlučne do budúcnosti by mohlo značne zbaviť kontrolu poplatkov za používanie infraštruktúry vyberaných v minulosti jej zmyslu, a tak narušiť potrebný účinok článku 56 ods. 1, 6 a 9 smernice 2012/34.

57 Za týchto okolností treba konštatovať, že tieto ustanovenia bránia právnej úprave členského štátu, ktorá stanovuje, že regulačný orgán nemá právomoc preskúmavať zákonnosť poplatkov za používanie infraštruktúry, ktorých obdobie uplatňovania uplynulo, ani prípadne konštatovať ich neplatnosť s účinkom *ex tunc*.

58 Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva a na pojednávaní pred Súdnym dvorom bolo potvrdené, že v prejednávanej veci môže takéto obmedzenie právomoci nemeckého regulačného orgánu vyplývať z § 68 ods. 3 ERegG.

59 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že zásada prednosti práva Únie ukladá najmä vnútroštátnym súdom, aby s cieľom zaručiť účinnosť všetkých ustanovení práva Únie vykladali svoje vnútroštátne právo v čo najväčšej možnej miere v súlade s právom Únie [rozsudok z 8. marca 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Priamy účinok), C-205/20, EU:C:2022:168, bod 35 a citovaná judikatúra].

60 Povinnosť výkladu vnútroštátneho práva s právom Únie však má určité obmedzenia, a najmä nemôže slúžiť ako základ pre výklad vnútroštátneho práva *contra legem* [rozsudok z 8. marca 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Priamy účinok), C-205/20, EU:C:2022:168, bod 36 a citovaná judikatúra].

61 Treba tiež pripomenúť, že zásada prednosti ukladá vnútroštátnemu súdu, ktorý je v rámci svojej právomoci poverený uplatňovať ustanovenia práva Únie, v prípade nemožnosti vyložiť vnútroštátnu právnu úpravu v súlade s požiadavkami práva Únie, povinnosť zabezpečiť plný účinok požiadaviek práva Únie v spore, o ktorom rozhoduje, pričom v prípade potreby z vlastnej iniciatívy neuplatní akúkoľvek vnútroštátnu právnu úpravu alebo prax, hoci aj časovo následnú, ktorá je v rozpore s ustanovením práva Únie s priamym účinkom, a to bez toho, aby musel požiadať alebo vyčkať na predchádzajúce zrušenie tejto vnútroštátnej právnej úpravy alebo praxe zákonodarnou cestou alebo akýmkoľvek iným ústavným postupom [rozsudky z 24. júna 2019,

Popławski, C-573/17, EU:C:2019:530, body 58 a 61, ako aj z 8. marca 2022, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (Priamy účinok), C-205/20, EU:C:2022:168, bod 37].

62 Pokiaľ ide o právo železničných dopravných podnikov na správny a súdny opravný prostriedok stanovené v článku 56 ods. 1, 9 a 10 smernice 2012/34, tieto ustanovenia sú bezpodmienečné a dostatočne presné, a preto majú priamy účinok. Z toho vyplýva, že sú záväzné pre všetky orgány členských štátov, teda nielen pre vnútroštátne súdy, ale aj pre všetky správne orgány vrátane decentralizovaných orgánov, a tieto orgány sú povinné ich uplatňovať (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. júna 1989, Costanzo, 103/88, EU:C:1989:256, bod 33, a z 8. júla 2021, Koleje Mazowieckie, C-120/20, EU:C:2021:553, bod 58).

63 V dôsledku toho prináleží nielen vnútroštátnemu súdu, ale prípadne aj Spolkovej agentúre pre siete, aby v čo najväčšej možnej miere vykladali § 68 ods. 3 ERegG v súlade s článkom 56 ods. 1, 9 a 10 smernice 2012/34, a v prípade, že by sa takýto výklad mal považovať za *contra legem*, aby vylúčili toto ustanovenie nemeckého práva s cieľom umožniť železničným dopravným podnikom vykonať ich právo napadnúť zákonnosť poplatkov za používanie infraštruktúry vyberaných v minulosti.

64 Treba ešte zdôrazniť, že ani článok 56 ods. 1, 9 a 10 smernice 2012/34, ani iné ustanovenie tejto smernice nestanovujú lehotu, po ktorej uplynutí už podniky nemôžu napadnúť zákonnosť poplatkov za používanie infraštruktúry.

65 Za týchto okolností, ako v podstate uviedol generálny advokát v bode 36 svojich návrhov, prináleží každému členskému štátu, aby v súlade so zásadou procesnej autonómie stanovil primerané časové obmedzenia uplatňujúce sa na opravné prostriedky, ktorými žiadatelia, vrátane železničných dopravných podnikov, žiadajú regulačný orgán v súlade s článkom 56 ods. 1 smernice 2012/34, aby preskúmal zákonnosť rozhodnutí prijatých manažérom infraštruktúry, najmä pokiaľ ide o režim spoplatňovania a úroveň alebo štruktúru poplatkov za používanie infraštruktúry, pod podmienkou dodržania zásad ekvivalencie a efektivity (pozri analogicky rozsudky z 28. novembra 2000, Roquette Frères, C-88/99, EU:C:2000:652, body 20 a 21, ako aj z 19. decembra 2019, Cargill Deutschland, C-360/18, EU:C:2019:1124, bod 46).

66 Okrem toho treba uviesť, že ciele sledované smernicou 2012/34 sa musia vo vnútroštátnom práve dosiahnuť pri dodržaní požiadaviek zásady právnej istoty, čo znamená, že pokiaľ ide o tieto časové obmedzenia, členské štáty majú povinnosť zaviesť dostatočne presný, jasný a predvídateľný režim lehôt, ktorý umožní dotknutým osobám poznať ich práva a povinnosti (pozri analogicky rozsudok z 18. októbra 2012, Pelati, C-603/10, EU:C:2012:639, bod 36 a citovanú judikatúru).

67 V písomných pripomienkach predložených Súdnemu dvoru a na pojednávaní 15. júna 2023 bolo uvedené, že nemecké právo nestanovuje osobitnú lehotu na podanie opravných prostriedkov podľa článku 56 ods. 1 smernice 2012/34. Súdnemu dvoru však neprináleží vyjadrovať sa k výkladu nemeckého práva. Vnútroštátnemu súdu prináleží určiť pravidlá premlčania a preklúzie stanovené týmto právom, ktoré sa môžu uplatniť na žiadosti žalobkýň vo veci samej, overiť, či tieto pravidlá stanovujú dostatočne presný, jasný a predvídateľný režim lehôt, ako aj určiť, či tieto žiadosti boli podané v stanovených lehotách.

68 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú až tretiu otázku odpovedať tak, že článok 56 ods. 1, 6 a 9 smernice 2012/34 sa má vykladať v tom zmysle, že bráni právnej úprave členského štátu, ktorá vylučuje akúkoľvek právomoc regulačného orgánu, ktorému bola

predložená žiadosť založená na odseku 1 tohto článku, overiť zákonnosť poplatkov za používanie infraštruktúry, ktorých obdobie uplatňovania uplynulo, a konštatovať ich neplatnosť s účinkom *ex tunc*.

O štvrtej otázke

69 Svojou štvrtou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 56 ods. 9 smernice 2012/34 vykladať v tom zmysle, že vyžaduje, aby regulačný orgán mohol nariadiť vrátenie poplatkov za používanie infraštruktúry, ak vnútroštátne právo priznáva túto právomoc občianskoprávnym súdom.

70 V tejto súvislosti treba pripomenúť, ako vyplýva z bodu 44 tohto rozsudku, že podľa článku 56 ods. 9 smernice 2012/34, ak je na regulačný orgán podaná sťažnosť, prijme potrebné opatrenia na nápravu situácie bez toho, aby bola dotknutá jeho právomoc prijímať v prípade potreby z úradnej moci vhodné opatrenia na nápravu akejkoľvek diskriminácie žiadateľov, najmä železničných podnikov, na nápravu narušenia trhu so železničnými službami a akéhokoľvek iného nežiaduceho vývoja na tomto trhu.

71 Z odpovede na prvú až tretiu otázku vyplýva, že toto ustanovenie vyžaduje, aby mal regulačný orgán najmä právomoc konštatovať neplatnosť poplatkov za používanie infraštruktúry s účinkom *ex tunc*. Inak je to však v prípade vrátenia takýchto poplatkov.

72 Ako uviedol generálny advokát v bodoch 73 a 75 svojich návrhov, na základe analýzy znenia článku 56 ods. 9 smernice 2012/34 toto ustanovenie neukladá členským štátom povinnosť zveriť regulačnému orgánu právomoc, aby mohol sám nariadiť vrátenie poplatkov za používanie infraštruktúry, ale umožňuje im v rámci ich procesnej autonómie navrhnúť iné systémy, z ktorých napríklad vyplýva, že občianskoprávne súdy samostatne rozhodujú o žiadostiach o vrátenie.

73 Účinnosť článku 56 ods. 9 smernice 2012/34 nevyžaduje ani to, aby regulačný orgán mohol v každom prípade sám rozhodnúť o vrátení poplatkov za používanie infraštruktúry, ktorých protiprávnu povahu konštatoval.

74 Na jednej strane, ak tento orgán konštatuje neplatnosť sadzieb a poplatkov za používanie infraštruktúry uplatňovaných manažérom infraštruktúry, záväzný účinok jeho rozhodnutí voči všetkým dotknutým stranám v odvetví železničnej dopravy, pripomenutý v bode 45 tohto rozsudku, umožňuje týmto subjektom s istotou poznať ich práva a povinnosti. Za týchto podmienok na to, aby sa podnikom, ktoré tvrdia, že boli diskriminované, umožnilo uplatňovať ich práva a zabezpečiť tak účinné odstránenie narušení hospodárskej súťaže, sa nezdá byť nevyhnutné, aby uvedený orgán na účely nariadenia ich vrátenia stanovil aj presnú výšku neoprávnene zaplatených poplatkov.

75 Na druhej strane je pravda, že článok 56 ods. 9 smernice 2012/34 ukladá regulačnému orgánu povinnosť vyjadriť sa ku všetkým sťažnostiam v mimoriadne krátkej lehote. Hoci tento orgán musí najmä z dôvodov právnej istoty rozhodnúť čo najskôr o zákonnosti sporných poplatkov za používanie infraštruktúry, či už sú v súčasnosti platné, alebo ktorých obdobie uplatňovania uplynulo, tieto dôvody nevyžadujú, aby po prijatí rozhodnutia konštatujúceho neplatnosť predmetných poplatkov boli sumy, ktoré sa majú vrátiť, prípadne zvýšené o úroky, určené v rovnakej lehote.

76 Tento výklad článku 56 ods. 9 smernice 2012/34 už potvrdil Súdny dvor, ktorý rozhodol, že členské štáty môžu stanoviť, že rozhodnutie o vrátení poplatkov za používanie infraštruktúry vybraných v privysokej výške neprináleží regulačnému orgánu, ale občianskoprávnym súdom, ktoré rozhodujú na základe občianskeho práva, avšak pod podmienkou, že tento orgán predtým rozhodol o protiprávnej povahe týchto poplatkov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. novembra 2017, CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, bod 97).

77 V tejto súvislosti treba ešte zdôrazniť, ako uviedol generálny advokát v bode 75 svojich návrhov, že keď členské štáty vo svojom vnútroštátnom práve určia prostriedky nápravy umožňujúce donútiť manažéra infraštruktúry vrátiť poplatky za používanie infraštruktúry vybrané v privysokej výške, a najmä ak sa rozhodnú zveriť na tento účel výlučnú právomoc občianskoprávnym súdom, sú povinné dodržiavať zásady ekvivalencie a efektivity.

78 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na štvrtú otázku odpovedať tak, že článok 56 ods. 9 smernice 2012/34 sa má vykladať v tom zmysle, že nevyžaduje, aby regulačný orgán mohol sám nariadiť vrátenie poplatkov za používanie infraštruktúry, ak vnútroštátne právo pod podmienkou dodržania zásad ekvivalencie a efektivity priznáva túto právomoc občianskoprávnym súdom.

O piatej otázke

79 Vzhľadom na odpoveď, ktorá bola poskytnutá na prvú až tretiu otázku, už nie je potrebné odpovedať na piatu otázku, ktorá bola položená len pre prípad, že by Súdny dvor odpovedal na prvú a druhú otázku záporne.

O trovách

80 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

1. **Článok 56 ods. 1, 6 a 9 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor,**

   sa má vykladať v tom zmysle, že:

   bráni právnej úprave členského štátu, ktorá vylučuje akúkoľvek právomoc regulačného orgánu, ktorému bola predložená žiadosť založená na odseku 1 tohto článku, overiť zákonnosť poplatkov za používanie infraštruktúry, ktorých obdobie uplatňovania uplynulo, a konštatovať ich neplatnosť s účinkom *ex tunc*.

2. **Článok 56 ods. 9 smernice 2012/34**

sa má vykladať v tom zmysle, že:

nevyžaduje, aby regulačný orgán mohol sám nariadiť vrátenie poplatkov za používanie infraštruktúry, ak vnútroštátne právo pod podmienkou dodržania zásad ekvivalencie a efektivity priznáva túto právomoc občianskoprávnym súdom.

Podpisy