



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

27 октомври 2022 година*

„Преюдициално запитване — Железопътни превози — Член 102 ДФЕС — Злоупотреба с господстващо положение — Директива 2001/14/ЕО — Достъп до железопътната инфраструктура — Член 30 — Регулаторен орган за железопътния транспорт — Контрол на таксите за ползване на инфраструктурата — Национални юрисдикции — Контрол върху таксите от гледна точка на конкурентното право — Разделение на областите на компетентност между регулаторния орган и националните юрисдикции“

По дело C-721/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Kammergericht Берлин (Висш областен съд Берлин, Германия) с акт от 10 декември 2020 г., постъпил в Съда на 30 декември 2020 г., в рамките на производство по дело

DB Station & Service AG

срещу

ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: С. Lycourgos, председател на състава, L. S. Rossi, J.-C. Bonichot (докладчик), S. Rodin и O. Spineanu-Matei, съдии,

генерален адвокат: Т. Ъарета,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за DB Station & Service AG, от М. Köhler и М. Weitner, Rechtsanwälte,
- за ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, от А. R. Schüssler и В. Uhlenhut, Rechtsanwälte,
- за Европейската комисия, от В. Ernst и G. Meessen, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 7 април 2022 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 102 ДФЕС и на членове 4, 7—12 и 30 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура (ОВ L 75, 2001 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66), изменена с Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. (ОВ L 315, 2007 г., стр. 44) (наричана по-нататък „Директива 2001/14“).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между DB Station & Service AG (наричано по-нататък „DB Station & Service“) и ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (наричано по-нататък „ODEG“) по повод на размера на таксата, която второто предприятие трябва да заплати за ползването на експлоатираните от първото железопътни възли.

Правна уредба

Правото на Съюза

Директива 2001/14

- 3 Съображения 5, 11, 16, 32, 40 и 46 от Директива 2001/14 са имали следното съдържание:
 - „(5) С оглед обезпечаване на прозрачност и недискриминационен достъп до железопътната мрежа за всички железопътни предприятия, цялата необходима информация за използването на правата на достъп следва да се публикува в един референтен документ за мрежата.
 - [...]
 - (11) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитет следва да позволят равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и да се стремят да задоволят, доколкото е възможно, нуждите на всички потребители и видове превози по един справедлив и недискриминационен начин.
 - [...]
 - (16) Схемите за таксуване и за разпределяне на капацитета следва да дават възможност за лоялна конкуренция при предоставянето на железопътни услуги.
 - [...]

(32) Важно е да се сведе до минимум нарушаването на конкуренцията, което може да възникне или между различни железопътни инфраструктури, или между различни видове транспорт, вследствие на съществени различия в принципите на таксуване.

[...]

(40) Една железопътна инфраструктура представлява естествен монопол. Поради това е необходимо да се осигурят стимули за управителите на инфраструктурата, за да намаляват разходите си и да управляват ефективно инфраструктурите си.

[...]

(46) Ефективното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура изискват създаването на регулиращ орган [другаде в текста: регулаторен орган], който осъществява надзор по прилагането на тези общностни правила и действа като апелативен орган, независимо от възможността за съдебен контрол“.

4 Член 1, параграф 1 от тази директива е предвиждал:

„Настоящата директива се отнася до принципите и процедурите, които се прилагат по отношение определянето и събирането на такси за железопътна инфраструктура и за разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура.

[...]“.

5 Член 2 от посочената директива е съдържал определения. Текстът му е гласял следното:

„За целите на настоящата директива:

[...]

б) „кандидат“ означава лицензирано железопътно предприятие и/или международна организация от железопътни предприятия, и в държави членки, които осигуряват такава възможност, други лица и/или юридически лица, имащи за цел обществени услуги или търговски интерес при придобиването на инфраструктурен капацитет, [...] за извършване на железопътни услуги на съответните им територии;

[...]

е) „рамково споразумение“ означава юридически обвързващо общо споразумение на база на публичното или частното право, определящо правата и задълженията на кандидата и на управителя на инфраструктурата или разпределящия орган по отношение на капацитета на инфраструктурата, подлежащ на разпределяне, както и таксите, които се събират за период, по-дълъг от периода на едно работно разписание;

[...]

з) „управител на инфраструктура“ означава всеки орган или предприятие, отговарящи по-специално за изграждане и поддържане на железопътната инфраструктура. [...]

[...]“.

- 6 Член 4 от същата директива, озаглавен „Установяване, определяне и събиране на такси“, е гласял:

„1. „Държавите членки установяват рамка на таксите, като при това се съобразяват с независимостта на управлението, посочена в член 4 от Директива 91/440/ЕИО [на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 1991 г., стр. 25; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 86)].

Спазвайки споменатото условие за независимост на управлението, държавите членки установяват специфични правила за таксуване или делегират такива пълномощия на управителя на инфраструктурата. Определянето на таксата за използване на инфраструктурата и събирането на тази такса се извършва от управителя на инфраструктурата.

[...]

5. Управителите на инфраструктурата гарантират, че прилагането на схемата за таксуване води до еквивалентни и недискриминационни такси за различните железопътни предприятия, които осъществяват услуги от еквивалентен характер в сходна част от пазара и че действително приложените такси отговарят на правилата, установени в референтния документ за мрежата.

[...]“.

- 7 Съгласно член 5, параграф 1 от Директива 2001/14:

„На недискриминационна основа железопътните предприятия имат право на минималния пакет достъп, а също и на релсов достъп до обслужващите съоръжения, описани в приложение II. Предоставянето на услуги, посочени в приложение II, точка 2 се осигурява по недискриминационен начин и заявки от железопътни предприятия могат да бъдат отказани само в случай, че съществуват надеждни алтернативи при пазарни условия. [...]“.

- 8 Член 7 от тази директива се е отнасял до принципите на таксуване и е предвиждал в параграф 7:

„Този член не урежда доставката на услуги, цитирани в приложение II, точка 2. Без да се засяга гореспоменатото, се отчита запазването на конкурентоспособността на железопътния транспорт, когато се определят цените на посочените в приложение II, точка 2 услуги“.

- 9 Съгласно член 9, параграф 1 от посочената директива:

„Без да се засягат разпоредбите на членове 81, 82, 86 и 87 [ЕО] и въпреки член 7, параграф 3 от настоящата директива, всякакви отстъпки от таксите, начислени на едно железопътно предприятие от управител на инфраструктурата за каквито и да било услуги, се съобразяват с поставените в този член критерии“.

- 10 Член 17 от същата директива, озаглавен „Рамкови споразумения“, е предвиждал в параграф 1:

„С един кандидат може да се сключи рамково споразумение, без при това да се нарушават разпоредбите на членове 81, 82 и 86 [ЕО]. Такова рамково споразумение определя характеристиките на капацитета на инфраструктурата, който е необходим на кандидат, и му се предлага за период от време, надхвърлящ периода на едно работно разписание. Рамковото споразумение не определя подробно влаковия маршрут, но следва да е такова, че да се стреми да удовлетвори съответстващите на закона търговски нужди на кандидата. [...]“.

- 11 Член 24, параграф 2 от Директива 2001/14 е гласял:

„В случаите, когато съществуват подходящи алтернативни маршрути, управителят на инфраструктурата, след консултиране със заинтересованите страни, може да определи конкретна инфраструктура за ползване от точно определени видове превози. Когато е било извършено такова определяне, управителят на инфраструктурата, без да нарушава разпоредбите на членове 81, 82 и 86 [ЕО], може да отдаде приоритет на този вид превози при разпределянето на капацитета на инфраструктурата“.

- 12 Съгласно член 30 от тази директива, озаглавен „Регулиращ орган“:

„1. Без да нарушават разпоредбите на член 21, параграф 6, държавите членки създават регулиращ орган. Този орган, който може да бъде министерството, отговарящо за въпросите, свързани с транспорта, или някой друг орган, по отношение на своята организация, решения за финансиране, юридическа структура и взимане на решения е независим от всички управители на инфраструктура, таксуващи органи, разпределящи органи или кандидати. Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договор за обществени услуги. Този орган функционира в съответствие с принципите, които са определени в този член, като апелативните и регулаторните функции могат да бъдат предоставени на отделни органи.

2. Кандидат има право да подаде жалба до регулиращия орган, ако счита, че е третиран несправедливо, че е дискриминиран или засегнат по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от управители на инфраструктура или, където е уместно, от железопътни предприятия по отношение на:

а) референтния документ на мрежата;

[...]

г) схемата на таксуване;

д) равнището или структурата на таксите за инфраструктура, които той следва или се изисква да плаща;

е) споразумения за достъп в съответствие с член 10 от Директива [91/440], изменена с Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. [ОВ L 164, 2004 г., стр. 164; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 14, стр. 86].

3. Регулиращият орган осигурява определените от управители на инфраструктурата такси да са в съответствие с глава II и да са недискриминационни. Преговори между кандидатите и управителя на инфраструктурата по отношение на размера на таксите за инфраструктура са позволени само в случай, че се извършват под наблюдение на [регулиращия] орган. Регулиращият орган се намесва, ако преговорите противоречат на изискванията на настоящата директива.

[...]

5. От регулиращия орган се изисква да взема решение по всички жалби и да предприема действия за нормализиране на ситуацията в срок от максимум два месеца след получаване на цялата информация.

Независимо от параграф 6, решението на [регулиращия] орган е задължително за всички страни, които то касае.

[...]

6. Държавите членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че решенията, взети от регулиращия орган, подлежат на съдебен контрол“.

13 Точка 2 от приложение II към посочената директива е имала следното съдържание:

„Достъпът посредством мрежата до обслужващи съоръжения и предоставянето на услуги обхваща:

[...]

в) пътнически гари, техните сгради и други съоръжения;

[...]“.

Директива 2012/34/ЕС

14 Член 55, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 2012 г., стр. 32) предвижда:

„Всяка държава членка създава само един национален регулаторен орган за железопътния сектор. Без да се засяга параграф 2, този орган е самостоятелен орган, който по отношение на организацията си, функционирането си, йерархичната си структура и правилата за вземане на решения е правно обособен и независим от всякакви други публични или частни образувания. Той е също така независим в своята организация, решения за финансиране, правна структура и вземане на решения от всички управители на инфраструктура, налагащи таксите органи, разпределящи органи или заявители. Освен това той е функционално независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договори за обществени услуги“.

15 Член 56 от същата директива, озаглавен „Функции на регулаторния орган“, предвижда:

„1. Без да се засяга член 46, параграф 6, заявителите имат право да подадат жалба до регулаторния орган, ако считат, че са третирани несправедливо, че са дискриминирани или увредени по какъвто и да било друг начин, и по-специално срещу решения, приети от управители на инфраструктура или, когато е приложимо, от железопътното предприятие или оператора на обслужващо съоръжение по отношение на:

а) референтния документ за железопътната мрежа, в предварителния и окончателния му вариант;

[...]

г) схемата за налагане на такси;

д) равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, чието заплащане дължат или може да им бъде наложено;

[...]

ж) достъпа и налагането на такси за услугите в съответствие с член 13.

2. Без да се засягат правомощията на националните органи по конкуренция за осигуряване на конкуренцията на пазарите на железопътни услуги, регулаторният орган разполага с правомощието за мониторинг на условията за конкуренция на пазарите на железопътни услуги и по-специално да проверява посоченото в параграф 1, букви а)—ж) по своя собствена инициатива и с цел предотвратяване на дискриминацията спрямо заявителите. По-специално той проверява дали референтният документ за железопътната мрежа не съдържа дискриминационни условия или не поражда право на преценка на управителя на инфраструктура, което може да бъде използвано за дискриминиране на заявителите.

[...]

6. Регулаторният орган гарантира, че определените от управителите на инфраструктура такси са в съответствие с глава IV, раздел 2 и не са дискриминационни. [...]

[...]

9. Регулаторният орган разглежда всички жалби и по целесъобразност изисква необходимата информация и започва консултации с всички заинтересовани страни в срок от един месец от получаването на жалбата. Той взема решение по всички жалби, предприема действия за поправяне на положението и информира заинтересованите страни за своето мотивирано решение в предварително установен, разумен срок и във всеки случай, в срок от шест седмици след получаване на цялата относима информация. Без да се засягат правомощията на националните органи по конкуренция за осигуряване на конкуренцията на пазарите за железопътни услуги, когато е целесъобразно, регулаторният орган взема по собствена инициатива решение за подходящи мерки за коригиране на дискриминация по отношение на заявителите, нарушения на пазара и други нежелателни тенденции на тези пазари, по-специално във връзка с параграф 1, букви а)—ж).

Решенията на регулаторния орган са задължителни за всички лица, за които се отнасят, и не подлежат на контрол от друг административен орган. Регулаторният орган трябва да е в състояние да осигурява изпълнението на своите решения посредством подходящи санкции, включително глоби.

[...]“.

Регламент (ЕО) № 1/2003

- 16 Член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 година относно изпълнението на правилата за конкуренция, предвидени в членове [101 и 102 ДФЕС] (ОВ L 1, 2003 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 167), гласи следното:

„Когато органите по конкуренция на държавите членки или националните съдилища прилагат националното право на конкуренция към споразумения, решения на сдружения на предприятия или съгласувани практики по смисъла на член [101, параграф 1 ДФЕС], които могат да засегнат търговията между държавите членки по смисъла на тази разпоредба, те също така прилагат и член [101 ДФЕС] към такива споразумения, решения или съгласувани практики. Когато органите по конкуренция на държавите членки или националните съдилища прилагат националното право на конкуренция по отношение на всякакви злоупотреби, забранени от член [102 ДФЕС], те прилагат също и член [102 ДФЕС]“.

Германското право

- 17 Allgemeines Eisenbahngesetz (Общ закон за железниците), изменен с Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (трети закон за изменение на правната уредба в областта на железопътния транспорт) от 27 април 2005 г. (BGBl. 2005 I, стр. 1138), в редакцията си, приложима до 1 септември 2016 г. (наричан по-нататък „АЕГ“), е предвиждал в член 14b:

„(1) Регулаторният орган има за задача да следи за спазването на разпоредбите на правната уредба в областта на железопътния транспорт, уреждащи достъпа до железопътната инфраструктура, по-специално що се отнася до:

[...]

4. условията за използване, принципите на таксуване и размера на таксата.

(2) Това не засяга изпълнението на задълженията и правомощията на органите по конкуренция, предвидени в [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Закон срещу ограниченията на конкуренцията)]. Регулаторният орган и органите за железопътния надзор, както и органите по конкуренция и компетентните контролни органи по силата на [Telekommunikationsgesetz (Закон за далекосъобщенията)] и на [Energiewirtschaftsgesetz (Закон за енергийното управление)] обменят помежду си информация, която може да е от значение за изпълнението на съответните им задачи. Те трябва по-специално да се информират взаимно за планираните решения, целящи да забранят поведение, представляващо злоупотреба или дискриминация от страна на предприятия за

железопътна инфраструктура. Те трябва да си дадат взаимно възможност да представят забележки преди приключване на процедурата от компетентния орган“.

18 Член 14d от АЕГ е предвиждал:

„Публичните предприятия — управители на железопътната инфраструктура, уведомяват регулаторния орган за:

[...]

6. планираното преработване или изменение на условията за използване на железопътната мрежа или на условията за използване за обслужващите съоръжения, включително принципите на таксуване и съответните размери на таксите“.

19 Член 14е, параграф 1 от този закон е предвиждал:

„При получаване на уведомление по член 14d, регулаторният орган може в срок от:

[...]

4. четири седмици да се противопостави на планираното преработване или изменение, посочено в член 14d, първо изречение, точка б,

когато планираните решения нарушават разпоредбите на правната уредба в областта на железопътния транспорт относно достъпа до железопътната инфраструктура“.

20 Член 14f от посочения закон е имал следното съдържание:

„(1) Регулаторният орган може служебно да упражни контрол върху:

[...]

2. разпоредбите относно размера или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата и другите такси

на предприятие за железопътна инфраструктура. Регулаторният орган може, с действие занаяпред,

1. да задължи предприятията — управители на железопътна инфраструктура, да изменят съгласно указанията му условията, посочени в първото изречение на точка 1, или системите за таксуване, посочени в първото изречение на точка 2, или

2. да обяви за невалидни условията, посочени в първото изречение на точка 1, или системите за таксуване, посочени в първото изречение на точка 2,

когато те нарушават разпоредбите на правната уредба в областта на железопътния транспорт относно достъпа до железопътната инфраструктура.

(2) При липса на споразумение за достъпа по смисъла на член 14, параграф 6 или рамково споразумение по смисъла на член 14а решенията на предприятието — управител на железопътна инфраструктура, могат да бъдат контролирани от регулаторния орган при поискване или служебно. Право на такова искане имат носителите на разрешение за достъп, чието право на достъп да железопътната инфраструктура може да бъде нарушено. Исканията трябва да бъдат подадени в срока, в който може да бъде прието предложение за сключване на визираниите в първото изречение споразумения. Контролът може да се отнася по-специално до:

[...]

3. размера или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата и другите такси.

Регулаторният орган приканва страните да представят всяка полезна информация в разумен срок, който не може да надхвърля две седмици. След изтичането на този срок регулаторният орган се произнася в срок от два месеца.

(3) Ако в случая по параграф 2 решението на предприятие за железопътна инфраструктура нарушава правото на кандидата за достъп до железопътната инфраструктура,

1. регулаторният орган задължава предприятието за железопътна инфраструктура да измени решението, или
2. регулаторният орган определя договорните условия, произнася се по валидността на договора и обявява за недействителни договорите, които им противоречат“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 21 DB Station & Service, дъщерно дружество на Deutsche Bahn AG, което от своя страна е историческият оператор на железопътния сектор в Германия, експлоатира около 5 400 железопътни възела в тази държава членка. Условието за ползване на тези съоръжения са определени в рамкови споразумения, които това дружество сключва с железопътните предприятия. По силата на тези споразумения размерът на таксите се определя в съответствие с установена от DB Station & Service тарифа.
- 22 ODEG е железопътно предприятие, което използва железопътната инфраструктура на DB Station & Service в рамките на дейността си по железопътен транспорт на пътници на къси разстояния. За целта двете предприятия сключват рамково споразумение.
- 23 На 1 януари 2005 г. DB Station & Service въвежда нова ценова тарифа, наречена SPS 05. За ODEG тази ценова тарифа води до увеличаване на таксите за инфраструктура, които то заплаща, без обаче да е принципно съгласно с техния размер.
- 24 С решение от 10 декември 2009 г. Bundesnetzagentur (Федерална мрежова агенция, Германия), в качеството си на компетентен регулиращ орган, отменя SPS 05, считано от 1 май 2010 г. DB Station & Service обжалва това решение. На 23 март 2010 г. Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Висш административен съд Северен Рейн-Вестфалия, Германия) приема, че тази жалба има суспензивно действие. При все това към момента на приемане на акта за преюдициално запитване от запитващата юрисдикция по настоящото дело този съд все още не се е произнесъл по същество.

- 25 С редица предявени пред Landgericht Berlin (Областен съд Берлин, Германия) искове ODEG претендира възстановяване на платените такси за периода от ноември 2006 г. до декември 2010 г., доколкото размерът им надвишава сумата, която би била дължима съгласно действащата преди това ценова тарифа, тоест SPS 99. Тези искове са уважени по „съображения за справедливост“ на основание член 315 от Bürgerliches Gesetzbuch (Германски граждански кодекс), който позволява на съда да възстанови договорното равновесие, когато то е нарушено. DB Station & Service подава въззивна жалба пред запитващата юрисдикция, Kammergericht Berlin (Висш областен съд Берлин, Германия), който съединява отделните дела с определение от 30 ноември 2015 г.
- 26 Запитващата юрисдикция отбелязва, че с решение от 11 октомври 2019 г. Bundesnetzagentur отхвърля като недопустими жалбите на няколко железопътни предприятия, с които същите са поискали да се извърши последващ контрол на законосъобразността на таксите, събрани въз основа на SPS 05. Към момента на приемане на акта за преюдициално запитване по настоящото дело това решение все още е предмет на висяща жалба пред Verwaltungsgericht Köln (Административен съд Кьолн, Германия).
- 27 Запитващата юрисдикция счита, че разрешаването на висящия пред нея спор зависи от тълкуването на Директива 2001/14, която била времево и материално приложима към него. По-специално тази юрисдикция си поставя въпроса за съотношението между компетентността на посочените в член 30 от тази директива регулаторни органи и компетентността на националните граждански юрисдикции, когато те следва да прилагат член 102 ДФЕС.
- 28 В това отношение тази юрисдикция припомня, че в точка 103 от решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), Съдът е постановил, че Директива 2001/14 не допуска контрол на справедливостта на таксите за ползване на железопътната инфраструктура във всеки отделен случай от общите съдилища, независимо от надзора, упражняван от регулаторния орган, създаден по силата на член 30 от тази директива. При все това не било сигурно, че съображенията на това решение могат да се приложат и в хипотезата, в която тези юрисдикции трябва да упражнят контрол за законосъобразността на същите такси с оглед на член 102 ДФЕС и на националното конкурентно право, забраняващо по-специално злоупотребите с господстващо положение.
- 29 Няколко германски юрисдикции постановили, че принципите, изведени в решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), не допускат те да се произнасят по искове за възстановяване, преди компетентният регулаторен орган да е приел окончателно решение в това отношение. Обратно, в решение от 29 октомври 2019 г., известно като „Trassenentgelte“, Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) постановил, че прилагането на член 102 ДФЕС от гражданските съдилища е законосъобразно и се изисква, без да е необходимо да е взето окончателно решение от регулаторния орган.
- 30 При все това запитващата юрисдикция счита, че са налице основателни причини да се разграничи от позицията, защитавана от германския върховен граждански съд.
- 31 На първо място, контролът, осъществяван от гражданските съдилища, можел да накърни изключителната компетентност на регулаторния орган, посочена в решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834).

- 32 На второ място, безспорно от практиката на Съда, и по-специално от решение от 30 януари 1974 г., BRT и Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6), следвало, че националните юрисдикции са длъжни да прилагат пряко член 102 ДФЕС. Съдът обаче все още не се произнесъл по съотношението между това задължение и компетенциите на регулаторния орган, който по силата на Директива 2001/14 е натоварен с надзора върху таксите.
- 33 На трето място, макар в точка 135 от решение от 10 юли 2014 г., Telefónica и Telefónica de España/Комисия (C-295/12 P, EU:C:2014:2062), Съдът да е постановил, че прилагането на член 102 ДФЕС от Европейската комисия не е обусловено от предварителна проверка на разглежданите мерки от националния регулаторен орган, запитващата юрисдикция счита, че това решение е обосновано от обстоятелството, че за разлика от прилагането на тази разпоредба от гражданските съдилища, намесата на Комисията не поражда риск от множество решения, които евентуално са различни.
- 34 На четвърто и последно място, в решението си от 1 септември 2020 г., известно като „Stationspreissystem II“, Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) постановил, че съгласно член 30, параграф 3 от Директива 2001/14 на регулиращия орган не се предоставя компетентност да се произнеса по вече платени такси, а още по-малко да разпорежда възстановяването им. Въз основа на това тази юрисдикция стигнала до извода, че контролът на злоупотребите на основание член 102 ДФЕС не засяга правомощията на регулаторния орган, тъй като такъв контрол на основание член 102 бил ограничен до предоставянето на обезщетение ex post за действия, предприети от предприятията в миналото.
- 35 Запитващата юрисдикция обаче счита, че този анализ на правото на Съюза е неправилен. От една страна, в Директива 2001/14 не се съдържа разпоредба, която би могла да подкрепи тълкуването, че регулаторният орган взема решения само pro futuro. От друга страна, член 102 ДФЕС позволява да се приемат решения, с които се констатира нищожността на актове или се разпорежда преустановяване на поведение. Освен това дори възстановяването на събрани в миналото такси би могло да доведе до нарушаване на конкуренцията и да е несъвместимо с целите на Директива 2001/14.
- 36 При тези условия Kammergericht Berlin (Висш областен съд Берлин, Германия) решава да спре производството и да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Налице ли е съвместимост с Директива [2001/14] — по-специално с разпоредбите на тази директива относно независимостта на управлението на инфраструктурното предприятие (член 4), принципите на таксуване (членове 7—12) и функциите на регулиращия орган (член 30) — ако в конкретни случаи и независимо от надзора, упражняван от регулиращия орган, националните граждански съдилища упражняват контрол върху размера на изискваните такси в съответствие с член 102 ДФЕС и/или въз основа на националното право в областта на картелите?
- 2) При утвърдителен отговор на първия въпрос допустима и необходима ли е проверката за наличие на злоупотреба, която националните граждански съдилища извършват с оглед на критериите на член 102 ДФЕС и/или на националното право в областта на картелите, и в случай че за железопътното предприятие е налице възможност да поиска от компетентния регулиращ орган да извърши проверка на справедливостта на

платените такси? Трябва ли националните граждански съдилища да изчакат съответно решение на регулиращия орган и ако същото бъде обжалвано по съдебен ред, евентуално влизането му в сила?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

Предварителни бележки

- 37 Най-напред следва да се отбележи, че запитващата юрисдикция е сезирана от ODEG, железопътно предприятие, с искане за възстановяване на предполагаемо надплатени такси за ползване на инфраструктура от DB Station & Service за услугите, посочени в точка 2 от приложение II към Директива 2001/14, а именно в случая достъпа до „пътнически гари“.
- 38 Искането се отнася само до вече платените от ODEG такси, а именно между ноември 2006 г. и декември 2010 г. Това предприятие обаче не иска изменение на таксите, които е било или все още е длъжно да плаща, считано от тази дата.
- 39 По-нататък, с първия си въпрос запитващата юрисдикция иска да се установи дали националните граждански юрисдикции могат да прилагат, от една страна, член 102 ДФЕС и едновременно с това релевантните разпоредби на националното право в областта на конкуренцията, както и от друга страна, само последните разпоредби.
- 40 В това отношение следва да се отбележи, че по силата на член 3, параграф 1 от Регламент № 1/2003, когато органите на държавите членки по конкуренция или националните юрисдикции прилагат националното право на конкуренция към злоупотреба на предприятие с господстващо положение на пазара, която може да засегне търговията между държавите членки, те са длъжни да приложат и член 102 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 3 май 2011 г., Tele2 Polska, C-375/09, EU:C:2011:270, т. 20).
- 41 Тук случаят явно е такъв съгласно информацията, предоставена от запитващата юрисдикция в преюдициалното ѝ запитване.
- 42 За сметка на това от описанието на спора в главното производство по никакъв начин не следва, че тази юрисдикция има възможността или намерението да приложи изключително разпоредбите на националното право в областта на конкуренцията, които забраняват едностранното поведение на дадено предприятие. Вследствие на това тази част от въпроса ѝ има хипотетичен характер и е недопустима.
- 43 Накрая, както е видно от акта за преюдициално запитване, срещнатите от запитващата юрисдикция трудности при тълкуването се отнасят по същество до съотношението между правомощията на регулаторния орган, определени в член 30 от Директива 2001/14, и правомощията на националните юрисдикции за прилагането на член 102 ДФЕС.
- 44 С оглед на гореизложените съображения следва да се приеме, че с първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 30 от Директива 2001/14 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска националните юрисдикции да се

произнасят независимо от надзора, упражняван от компетентния регулаторен орган, по искане за възстановяване на такси за ползване на инфраструктура, основано на член 102 ДФЕС и едновременно с това на националното право в областта на конкуренцията.

Изискванията, произтичащи от член 102 ДФЕС

- 45 Следва да се припомни, че член 102, букви а) и в) ДФЕС се отнася до злоупотреби като тези, състоящи се в пряко или косвено налагане на нелоялни покупни или продажни цени или на други несправедливи условия на търговия, и в прилагането на различни условия по отношение на търговските партньори за еквивалентни сделки.
- 46 Член 102 ДФЕС има директен ефект в отношенията между частноправни субекти и предоставя права на правните субекти, които националните юрисдикции трябва да охраняват (вж. в този смисъл решения от 30 януари 1974 г., BRT и Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, EU:C:1974:6, т. 16, както и от 28 март 2019 г., Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, т. 38).
- 47 Пълната ефективност на член 102 ДФЕС и конкретно полезното действие на установената в този член забрана биха били поставени под въпрос, ако не е възможно всеки да иска да бъдат поправени вредите, които евентуално е претърпял вследствие на злоупотреба от страна на господстващо предприятие, която може да ограничи или наруши конкуренцията (решение от 28 март 2019 г., Cogeco Communications, C-637/17, т. 39 и цитираната съдебна практика).
- 48 В този смисъл всеки има право да иска да бъдат поправени претърпените от него вреди, когато съществува причинно-следствена връзка между тези вреди и забранена от член 102 ДФЕС злоупотреба с господстващо положение (решение от 28 март 2019 г., Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, т. 40 и цитираната съдебна практика).
- 49 Правото на всяко лице да иска поправянето на такава вреда всъщност укрепва действието на правилата на Съюза в областта на конкуренцията и може да възпре извършването на злоупотреби с господстващо положение, които могат да ограничат или нарушат конкуренцията, като по този начин се допринася за поддържането на ефективно равнище на конкуренция в Съюза (решение от 28 март 2019 г., Cogeco Communications, C-637/17, EU:C:2019:263, т. 41 и цитираната съдебна практика).
- 50 Именно с оглед на тези съображения следва да се разгледа обхватът на член 30, параграф 2 от Директива 2001/14 и произтичащите от него изисквания за национална юрисдикция, сезирана с искане за възстановяване на такси за ползване на инфраструктура на основание член 102 ДФЕС.

Обхватът на член 30, параграф 2 от Директива 2001/14

- 51 На първо място следва да се отбележи, че съгласно съображение 46 от Директива 2001/14 ефективното управление и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура изискват създаването на регулаторен орган, който осъществява надзор по прилагането на правилата на Съюза и действа като апелативен орган, независимо от възможността за съдебен контрол.

- 52 Съгласно член 30, параграф 1 от тази директива държавите членки са длъжни да създадат такъв орган, който може на основание член 30, параграф 2 от същата да бъде сезиран от кандидат, който счита, „че е третиран несправедливо, че е дискриминиран или засегнат по какъвто и да било друг начин“ (решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, т. 56).
- 53 Така, най-напред, предвиденото в член 30, параграф 2 от Директива 2001/14 средство за защита е предоставено само на „кандидатите“. Последното понятие е определено в член 2, буква б) от директивата и включва по-специално всяко лицензирано железопътно предприятие (вж. в този смисъл решение от 24 февруари 2022 г., ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, т. 55), както и други физически, юридически лица или образувания, имащи за цел обществени услуги или търговски интерес при придобиването на инфраструктурен капацитет.
- 54 По-нататък, от изброяването в член 30, параграф 2, букви а)—е) от Директива 2001/14 следва, че тази жалба е насочена срещу решенията и поведението на управителите на инфраструктурата или евентуално на железопътните предприятия, доколкото се отнасят до достъпа до железопътната инфраструктура, включително до услугите, посочени в точка 2 от приложение II към тази директива. По-специално, съгласно член 30, параграф 2, букви г) и д) могат да се оспорват решенията относно схемата на таксуване, равнището или структурата на таксите за ползване на инфраструктурата, които кандидатът е длъжен или би могъл да бъде задължен да плаща.
- 55 Накрая, следва да се припомни, че компетентността на регулаторния орган да разгледа предвидената в този член 30, параграф 2 жалба, е изключителна, без да се засяга евентуално последващият контрол от националните юрисдикции, сезирани с жалби срещу неговите решения (вж. в този смисъл решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, т. 86).
- 56 Така кандидатите са длъжни да се обърнат към този орган, когато възнамеряват да получат обезщетение за всички вреди, свързани с инфраструктурните такси, определени от управителя на инфраструктурата или от оператор на услугите, посочени в точка 2 от приложение II към Директива 2001/14.
- 57 На второ място, следва да се отбележи, че изключителната компетентност на регулаторния орган да разглежда всеки спор, попадащ в обхвата на член 30, параграф 2 от Директива 2001/14, е тясно свързана с особените технически ограничения в железопътния сектор.
- 58 Всъщност, както припомня законодателят на Съюза, по-специално в съображение 40 от Директива 2001/14, железопътната инфраструктура е естествен монопол. Нейният ограничен капацитет може да бъде използван само от определен брой предприятия при спазване на слотовете, които са им били предоставени от управителите на тази инфраструктура, тоест организациите или предприятията, натоварени по-специално с организирането на достъпа до нея. При това положение принципно последните се намират в господстващо положение спрямо железопътните предприятия.
- 59 От тази гледна точка, както следва по-специално от съображения 5 и 11 от нея, Директива 2001/14 има за цел да осигури недискриминационен достъп до железопътната инфраструктура. В това отношение съображение 16 предвижда, че схемите за таксуване и

за разпределяне на капацитета следва да дават възможност за лоялна конкуренция при предоставянето на железопътни услуги (вж. в този смисъл решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, т. 36 и 37).

- 60 Както следва от практиката на Съда, изключителната компетентност, предоставена на регулаторните органи в областта на железопътния транспорт, е обоснована от същите тези цели (вж. в този смисъл решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, т. 87) и включва специалните правомощия, които са им възложени с член 30, параграфи 2, 3 и 5 от Директива 2001/14.
- 61 Всъщност тези правомощия позволяват на регулаторните органи да постигнат посочените цели и да отговорят на техническите изисквания на железопътната инфраструктура, посочени в точка 58 от настоящото решение.
- 62 В това отношение, що се отнася до Директива 2012/34, която отменя и заменя Директива 2001/14, Съдът е постановил, че правомощието на регулаторния орган да следи за прилагането на установените с тази директива правила, може да се упражнява служебно и следователно не е обусловено от подаването на оплакване или жалба. Той уточнява също, че ефикасното управление, както и справедливото и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура, които са в основата на тази директива, налагат създаването на орган, който е натоварен едновременно по своя инициатива да следи за прилагането от субектите в железопътния сектор на установените с директивата правила и да действа като орган за разглеждане на жалби (вж. в този смисъл решение от 3 май 2022 г., CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, т. 57 и 60).
- 63 Така, когато създаден в приложение на член 55 от Директива 2012/34 регулаторен орган е сезиран с жалба, това обстоятелство не засяга компетентността на същия да предприема, при необходимост служебно, подходящи мерки за отстраняването на всяко нарушение на приложимата правна уредба (вж. в този смисъл решение от 3 май 2022 г., CityRail, C-453/20, EU:C:2022:341, т. 61).
- 64 Тези съображения се прилагат и по отношение на Директива 2001/14, член 30 от която по същество съответства основно на член 56 от Директива 2012/34, посочен в точки 57, 60 и 61 от решение от 3 май 2022 г., CityRail (C-453/20, EU:C:2022:341).
- 65 От това по-специално следва, че съгласно член 30, параграфи 2 и 3 от Директива 2001/14 регулаторният орган е натоварен да действа едновременно като орган по обжалване и по собствена инициатива да следи за прилагането от субектите на железопътния сектор на предвидените в тази директива правила. Съгласно член 30, параграф 5 от нея той е компетентен да вземе всички необходими мерки, за да отстрани нарушенията на посочената директива, ако е необходимо служебно.
- 66 Освен това последната разпоредба предвижда, че приетите от регулаторния орган решения не се ограничават само до страните по отнесения до него спор, а са задължителни за всички заинтересовани страни в железопътния сектор, независимо дали са транспортни предприятия, или управители на инфраструктури. По този начин регулаторният орган е в състояние да осигури равенство на достъпа до инфраструктурата на всички засегнати предприятия и осигуряване на лоялна конкуренция в сектора на доставка на железопътни услуги (вж. в този смисъл решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics, C-489/15, EU:C:2017:834, т. 94 и 96).

- 67 На трето място, предвиденото в член 30, параграф 2 от Директива 2001/14 обжалване, евентуално последвано от съдебен контрол на решенията, постановени от регулаторния орган в този контекст, позволява да се осигури спазването на член 102 ДФЕС, забраняващ злоупотребата с господстващо положение.
- 68 Всъщност от самите цели на Директива 2001/14, насочени към гарантиране на недискриминационен достъп до инфраструктурите при условия на лоялна конкуренция, както и от задълженията, възложени от тази гледна точка на управителите на инфраструктура, следва, че железопътните предприятия могат да се позовават пред регулаторния орган на нарушение на член 102 ДФЕС.
- 69 Предвидените в Директива 2001/14 материалноправни норми, по-специално що се отнася до определянето на инфраструктурните такси, включително тарифите за услугите, посочени в точка 2 от приложение II към тази директива, допринасят за гарантиране на преследваните с член 102 ДФЕС цели.
- 70 В това отношение Съдът многократно е постановявал, че управителите на инфраструктурата, които са длъжни да определят и събират таксите по недискриминационен начин, трябва не само да прилагат условията за ползване на железопътната мрежа еднакво за всички потребители на мрежата, но и да следят действително събираните такси да отговарят на тези условия (решение от 24 февруари 2022 г., ORLEN KolTrans, C-563/20, EU:C:2022:113, т. 53 и цитираната съдебна практика).
- 71 Освен това, както следва от членове 9, 17 и 24 от Директива 2001/14, прилагането на разпоредбите относно достъпа до железопътната инфраструктура не засяга правилата на конкуренцията, произтичащи пряко от Договора за функционирането на ЕС, и по-специално от член 102 ДФЕС. Така законодателят на Съюза е искал да потвърди, че управителите на инфраструктурата са длъжни да спазват тези правила от първичното право на Съюза, когато вземат решения относно разпределянето на капацитета и инфраструктурните такси.
- 72 Тази констатация важи особено за услугите, посочени в точка 2 от приложение II към Директива 2001/14. Всъщност от член 5, параграф 1 и от член 7, параграф 7 от тази директива следва не само че тези услуги трябва да бъдат предоставени по недискриминационен начин, но и че при определянето на приложимите тарифи трябва да се отчита конкуренцията в железопътния сектор.
- 73 При тези условия, когато е сезиран с жалба от железопътно предприятие, регулаторният орган, който следва да осигури спазването на задълженията както от управителите на инфраструктурата, така и от операторите на железопътни услуги, е длъжен да разгледа, съгласно самия текст на член 30, параграф 2 от Директива 2001/14, несправедливото или дискриминационното третиране, както и всякакви други вреди, което включва въпросите, свързани както с тарифите на инфраструктурата или на услугите, така и с конкуренцията.
- 74 От това следва, че сезираният на основание член 30, параграф 2 от Директива 2001/14 национален регулаторен орган не може валидно да отрече компетентността си да разгледа твърдяно нарушение на член 102 ДФЕС, с мотива, че разпоредба от националното право, като член 14f от АЕГ, не му позволява да се произнесе по законосъобразността на вече събраните инфраструктурни такси.

Съотношението между жалбите пред регулаторния орган и националните юрисдикции

- 75 Член 30, параграф 5, втора алинея от Директива 2001/14 предвижда, че решенията на регулаторния орган са задължителни за всички засегнати страни, но не съдържа правила относно евентуалното им обвързващо действие спрямо юрисдикциите, сезирани с искане за възстановяване на надплатени инфраструктурни такси на основание член 102 ДФЕС.
- 76 Безспорно, в точка 97 от решение от 9 ноември 2017 г., CTL Logistics (C-489/15, EU:C:2017:834), Съдът е постановил, че компетентността на гражданските съдилища да се произнасят, в приложение на национални гражданскоправни разпоредби, по възстановяването на инфраструктурните такси, е сведена до хипотезата, в която също така съгласно разпоредбите на националното право незаконосъобразността на таксата с оглед на правната уредба относно достъпа до железопътните инфраструктури е била установена предварително от регулаторен орган или от съд, който е упражнил контрол върху решението на този орган. Освен това от точки 84 и 86 от същото решение е видно, че възлагането на всяка национална гражданска юрисдикция на задачата да прилага пряко правната уредба в областта на железопътния транспорт, произтичаща от Директива 2001/14, би нарушило изключителната компетентност, предоставена на регулаторния орган с член 30 от тази директива.
- 77 При все това делото, по което е постановено това решение, и следователно отправеното до Съда преюдициално запитване се отнасят до спор между железопътно предприятие и управител на инфраструктура във връзка с искане за възстановяване на железопътни такси, основано на разпоредби на германското гражданско право, които по същество позволяват на гражданския съд да извърши преценка *ex æquo et bono* на размера на тези такси. За сметка на това в случая, за да се произнесе по искането на ODEG за възстановяване на такси за ползване на инфраструктура, запитващата юрисдикция следва да приложи не германското гражданско право, а разпоредба от първичното право на Съюза, тоест член 102 ДФЕС, и същевременно съответните разпоредби на националното право в областта на конкуренцията.
- 78 Освен това, макар контролът върху инфраструктурните такси от гледна точка на гражданскоправните разпоредби на държава членка, които са различни от предвидените в Директива 2001/14 правила, поради самото си естество да е несъвместим с техническите изисквания на сектора на железопътния транспорт, с целите на тази директива и със задачите на регулаторния орган, припомнени в точки 58—60 от настоящото решение, това не е така в случай на оспорване на техния размер на основание член 102 ДФЕС, както следва по-специално от точки 71—73 от настоящото решение.
- 79 Следователно, за да се запази пълната ефективност на член 102 ДФЕС, и по-специално за да се гарантира ефикасна защита на кандидатите срещу вредоносните последици от нарушение на правото в областта на конкуренцията, изключителната компетентност, предоставена на регулаторния орган с член 30 от Директива 2001/14, не може да попречи на компетентните национални юрисдикции да разглеждат искания за възстановяване на предполагаемо надвзети такси за ползване на инфраструктура на основание член 102 ДФЕС.
- 80 При все това с оглед обаче на императивните изисквания за последователно управление на железопътната мрежа, припомнени по-специално в точки 57—66 от настоящото решение, последната разпоредба по никакъв начин не се противопоставя на това, при спазване на

изложените по-долу съображения, да се запази изключителната компетентност на регулаторния орган да разглежда всички аспекти на отнесените пред него спорове в приложение на член 30, параграф 2 от Директива 2001/14.

- 81 Така, когато железопътно предприятие възнамерява на основание член 102 ДФЕС да получи възстановяване на предполагаемо надвнесени такси за ползване на инфраструктура, то трябва преди всяко сезиране на компетентните национални юрисдикции да сезира националния регулаторен орган с въпроса за тяхната законосъобразност.
- 82 Освен това Съдът вече е приел, че нормативно установено задължение може да бъде релевантно, за да се прецени злоупотреба по смисъла на член 102 ДФЕС от страна на предприятие с господстващо положение, за което се прилага секторна правна уредба (вж. в този смисъл решения от 14 октомври 2010 г., *Deutsche Telekom/Комисия*, C-280/08 P, EU:C:2010:603, т. 224 и от 25 март 2021 г., *Deutsche Telekom/Комисия*, C-152/19 P, EU:C:2021:238, т. 57).
- 83 Така, за да се изпълнят техническите изисквания, свързани с функционирането на железопътния сектор, и да се запази полезното действие на правилата за достъп до инфраструктурите, като същевременно се гарантират спазването на член 102 ДФЕС и пълната му ефективност, националните юрисдикции, сезирани с искане за възстановяване на надвнесени такси за ползване на инфраструктура, са длъжни да си сътрудничат лоялно с националните регулаторни органи. От това следва, че макар тези юрисдикции да не са обвързани от решенията на посочените органи, те са длъжни да ги вземат предвид и да мотивират собствените си решения с оглед на фактическите и правните преценки, които същите органи са направили по отнесения до тях спор, и по-специално по прилагането в конкретния случай на релевантната секторна правна уредба.
- 84 В това отношение следва да се подчертае, че посочените в точки 81 и 83 от настоящото решение изисквания, свързани с предварителното сезиране на националния регулаторен орган и с лоялното сътрудничество между него и националните юрисдикции, позволяват да се избегне — за разлика от положението, разглеждано в делото, по което е постановено решение от 8 юли 2021 г., *Koleje Mazowieckie* (C-120/20, EU:C:2021:553), и което Съдът е посочил в точка 54 от това решение — оспорването на функцията на регулаторния орган, и по този начин — полезното действие на член 30 от Директива 2001/14, когато националните юрисдикции са сезирани с искане на основание член 102 ДФЕС.
- 85 За да се осигури пълната ефективност на последната разпоредба, националните юрисдикции, сезирани на това основание с искане за възстановяване на предполагаемо надплатени такси за ползване на инфраструктура, не са длъжни да изчакат изхода на съдебните производства, образувани срещу решенията на компетентния регулаторен орган.
- 86 Същите съображения важат и в хипотезата, в която в съответствие с член 3, параграф 1 от Регламент № 1/2003 национална юрисдикция трябва да приложи едновременно член 102 ДФЕС и съответните разпоредби на националното право на конкуренция.
- 87 Освен това, що се отнася до главното производство, следва да се припомни, че с решенията си, посочени в точки 24 и 26 от настоящото решение, *Bundesnetzagentur* се ограничава да констатира незаконосъобразността на разглежданата в главното производство тарифа за достъп до инфраструктурата само с действие за в бъдеще. Както обаче следва от точка 74

от настоящото решение, сезиран на основание член 30, параграф 2 от Директива 2001/14, този орган не може валидно да отрече компетентността си да се произнася по законосъобразността на събраните в миналото такси за ползване на инфраструктура.

- 88 С оглед на всички гореизложени съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 30 от Директива 2001/14 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска националните юрисдикции да прилагат член 102 ДФЕС и едновременно с това националното право в областта на конкуренцията, за да разгледат искане за възстановяване на такси за ползване на инфраструктура, при условие обаче компетентният регулаторен орган да се е произнесъл предварително относно законосъобразността на разглежданите такси. В този контекст юрисдикциите, които са длъжни да вземат предвид приетите от този орган решения като елемент за преценка и да мотивират собствените си решения с оглед на всички представени им материали, имат задължение за лоялно сътрудничество.

По втория въпрос

- 89 Предвид отговора на първия въпрос, не е необходимо да се отговаря на втория въпрос.

По съдебните разноски

- 90 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

Член 30 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура, изменена с Директива 2007/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г.,

трябва да се тълкува в смисъл, че:

допуска националните юрисдикции да прилагат член 102 ДФЕС и едновременно с това националното право в областта на конкуренцията, за да разгледат искане за възстановяване на такси за ползване на инфраструктура, при условие обаче компетентният регулаторен орган да се е произнесъл предварително относно законосъобразността на разглежданите такси. В този контекст юрисдикциите, които са длъжни да вземат предвид приетите от този орган решения като елемент за преценка и да мотивират собствените си решения с оглед на всички представени им материали, имат задължение за лоялно сътрудничество.

Подписи