



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2017 m. lapkričio 9 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Geležinkelių transportas – Direktyva 2001/14/EB – Infrastruktūros mokesčiai – Mokesčių ėmimo tvarka – Nacionalinė reguliavimo institucija, prižiūrinti infrastruktūros mokesčių atitiktį šiai direktyvai – Infrastruktūros naudojimo sutartis, sudaryta tarp geležinkelių infrastruktūros valdytojo ir geležinkelių įmonės – Nediskriminavimo principas – Mokesčių grąžinimas neįsikišant šiai institucijai ir netaikant skundų nagrinėjimo procedūros, kurioje ji turi dalyvauti – Nacionalinės teisės aktai, pagal kuriuos civiliniam teismui leidžiama nustatyti tinkamą mokesčių, prieštaraujančių teisingumui, dydį“

Byloje C-489/15

dėl *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas, Vokietija) 2015 m. rugsėjo 3 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2015 m. rugsėjo 17 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

CTL Logistics GmbH

prieš

DB Netz AG

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija)

kurį sudaro kolegijos pirmininkas J. L. da Cruz Vilaça, teisėjai E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger (pranešėja) ir F. Biltgen,

generalinis advokatas P. Mengozzi,

posėdžio sekretorius K. Malacek, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2016 m. liepos 13 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *CTL Logistics GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwalt K.-P. Langenkamp*,
- *DB Netz AG*, atstovaujamos *Rechtsanwälte M. Kaufmann ir T. Schmitt*,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze ir J. Möller,
- Europos Komisijos, atstovaujamos W. Mölls ir J. Hottiaux,

* Proceso kalba: vokiečių.

susipažinęs su 2016 m. lapkričio 24 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 3 sk., 33 t., p. 62), iš dalies pakeistos 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB (OL L 220, 2004, p. 16; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 227) (toliau – Direktyva 2001/14), 4 straipsnio 1 ir 5 dalių, 6 straipsnio 1 dalies, 8 straipsnio 1 dalies ir 30 straipsnio 1–3, 5 ir 6 dalių išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *CTL Logistics GmbH* ir *DB Netz AG* ginčą dėl rezervavimo panaikinimo ir pakeitimo mokesčių grąžinimo naudojant *DB Netz* valdomą geležinkelių infrastruktūrą.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 Direktyvos 2001/14 5, 7, 11, 12, 16, 20, 32, 34, 35, 40 ir 46 konstatuojamosiose dalyse šios direktyvos tikslai dėl mokesčių naudojant infrastruktūrą apibūdinami taip:

„(5) Siekiant visoms geležinkelio įmonėms užtikrinti skaidrumą ir nediskriminacinę prieigą prie geležinkelių infrastruktūros, visa būtina informacija, reikalinga, kad būtų galima naudotis prieigos prie infrastruktūros teisėmis, turi būti skelbiama tinklo nuostatuose.

<...>

(7) Paskatinus optimaliai panaudoti geležinkelių infrastruktūrą, sumažės transporto paslaugų kaina visuomenei.

<...>

(11) Mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų visoms įmonėms užtikrinti vienodą ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros ir kiek galima labiau siekti teisingai ir nediskriminuojant patenkinti visų naudotojų ir vežimo rūšių poreikius.

(12) Laikantis valstybių narių nustatytų reikalavimų, mokesčių ėmimo ir infrastruktūros pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų geležinkelių infrastruktūros valdytojus paskatinti optimizuoti jų valdomos infrastruktūros panaudojimą.

<...>

(16) Mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų sudaryti sąlygas sąžiningai konkurencijai teikiant geležinkelių paslaugas.

<...>

(20) Siekiant sudaryti sąlygas veiksmingiau išnaudoti infrastruktūros tinklą, pageidautina infrastruktūros valdytojams suteikti tam tikrą lankstumą.

<...>

(32) Svarbu sumažinti geležinkelių infrastruktūrų arba įvairių transporto rūšių konkurencijos iškraipymus, galinčius atsirasti dėl labai skirtingų mokesčių ėmimo principų.

<...>

(34) Pageidautina, kad būtų investuojama į geležinkelių infrastruktūrą, o infrastruktūros mokesčių ėmimo sistema turėtų būti tokia, kad skatintų infrastruktūros valdytojus skirti reikiamas investicijas ten, kur tos investicijos yra ekonomiškai patrauklios.

(35) Kiekviena mokesčių ėmimo sistema suteiks ekonominio pobūdžio informaciją naudotojams. Svarbu, kad geležinkelio įmonių gaunama informacija būtų nuosekli ir skatintų jas priimti racionalius sprendimus.

<...>

(40) Geležinkelių infrastruktūra yra natūralus monopolis. Dėl to infrastruktūros valdytojus reikia skatinti mažinti išlaidas ir veiksmingai valdyti jiems priklausančią infrastruktūrą.

<...>

(46) Kad geležinkelių infrastruktūra būtų veiksmingai valdoma bei tinkamai ir nediskriminuojant naudojama, reikia įsteigti reguliavimo instituciją, kuri nepaisant nagrinėjimo teismine tvarka galimybės kaip apeliacinis organas prižiūrėtų šią Bendrijos taisyklių ir teisės aktų taikymą.“

4 Direktyvos 2001/14 1 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Šioje direktyvoje aptariami principai ir procedūros, kurie turi būti taikomi nustatant ir imant geležinkelių infrastruktūros mokesčius bei paskirstant geležinkelių infrastruktūros pajėgumus.

Valstybės narės užtikrina, kad geležinkelių infrastruktūros mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos atitiktų šioje direktyvoje nustatytus principus ir taip leistų infrastruktūros valdytojui prekiauti turimais infrastruktūros pajėgumais ir optimaliai veiksmingai juos panaudoti.“

5 Šios direktyvos 3 straipsnyje „Tinklo nuostatai“ numatyta:

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

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

3. Tinklo nuostatai nuolat atnaujinami ir prireikus keičiami.

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

6 Minėtos direktyvos II skyriuje, kuriame yra 4–12 straipsniai, reglamentuojami „Infrastruktūros mokesčiai“.

- 7 Tos pačios direktyvos 4 straipsnio „Mokesčių įvedimas, nustatymas ir surinkimas“ 1, 4 ir 5 dalyse numatyta:

„1. Valstybės narės, laikydamosi [1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991, p. 25; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 341)] 4 straipsnyje nustatyto valdymo nepriklausomumo principo, nustato mokesčių ėmimo sistemą.

Laikydamosi minėtos valdymo nepriklausomumo sąlygos, valstybės narės taip pat nustato konkrečias mokesčių ėmimo taisykles arba suteikia tokias galias infrastruktūros valdytojui. Mokesčius už naudojamą infrastruktūrą nustato ir juos surenka infrastruktūros valdytojas.

<...>

4. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad visame jų tinkle būtų taikoma tais pačiais principais pagrįsta mokesčių ėmimo sistema, išskyrus tuos atvejus, kai pagal 8 straipsnio 2 dalį taikomos ypatingos priemonės.
5. Infrastruktūros valdytojai užtikrina, kad taikant mokesčių ėmimo sistemą įvairioms geležinkelio įmonėms, panašioje rinkos dalyje teikiančioms lygiaverčio pobūdžio paslaugas, būtų nustatomi lygiaverčiai ir nediskriminuojantys mokesčiai ir kad faktiškai taikomi mokesčiai atitiktų tinklo nuostatuose nustatytas taisykles.“
- 8 Direktyvos 2001/14 7–12 straipsniuose reglamentuojami mokesčiai, kurie gali būti renkami, ir jų apskaičiavimo tvarka.
- 9 Šios direktyvos 7 straipsnio „Mokesčių ėmimo principai“ 3–5 dalyse numatyta:

„3. Nepažeidžiant šio straipsnio 4 ar 5 dalies arba 8 straipsnio nuostatų už minimalų prieigos paketą ir prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų nustatomi mokesčiai turi būti lygūs išlaidoms, tiesiogiai turėtoms dėl tam tikros vežimo geležinkeliais paslaugos.

4. Į infrastruktūros mokestį gali būti įtrauktas mokestis, atspindintis konkretaus perpildyto infrastruktūros segmento pajėgumų stoką.

5. Infrastruktūros mokestis gali būti keičiamas siekiant atsižvelgti į poveikio aplinkai, atsirandančio dėl traukinių eksploatacijos, išlaidas. Mokestis keičiamas atsižvelgiant į poveikio aplinkai dydį.

Tačiau imti mokesčius išlaidoms aplinkos apsaugai padengti, kai imant tokius mokesčius padidėja bendros infrastruktūros valdytojo gaunamos pajamos, galima tik tuo atveju, jeigu toks panašaus dydžio mokesčių ėmimas yra taikomas konkuruojančioms transporto rūšims.

Jei kitose konkuruojančiose transporto rūšyse panašaus dydžio mokesčiai išlaidoms aplinkos apsaugai padengti nėra imami, dėl tokio mokesčių pakeitimo infrastruktūros valdytojo gaunamų pajamų dydis pasikeisti negali. Jeigu geležinkeliams ir konkuruojančioms transporto rūšims buvo leista imti panašaus dydžio mokesčius išlaidoms aplinkos apsaugai padengti ir dėl to gaunama papildomų pajamų, sprendimą dėl tų pajamų panaudojimo priima valstybės narės.“

- 10 Minėtos direktyvos 8 straipsnio „Mokesčių ėmimo principams taikomos išimtys“ 1 ir 2 dalyse numatyta:

„1. Siekdama visiškai kompensuoti infrastruktūros valdytojo patirtas išlaidas, valstybė narė, remdamasi veiksmingais, skaidriais ir nediskriminuojančiais principais, garantuodama optimalų konkurencingumą, ypač tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais, gali, jei rinka pajėgi tai pakelti, taikyti antkainius. Mokesčių ėmimo sistemoje turi būti atsižvelgta į geležinkelio įmonių pasiektą produktyvumo padidėjimą.

Tačiau neleistina, kad dėl mokesčių dydžio infrastruktūra negalėtų naudotis tie rinkos segmentai, kurie gali apmokėti bent jau tiesiogines suteiktos vežimo geležinkeliais paslaugos išlaidas ir dar tokį gražos koeficientą, kokį gali pakelti rinka.

2. Dėl konkrečių ateities investicinių projektų arba tų projektų, kurie buvo įgyvendinti ne anksčiau kaip prieš 15 metų iki įsigaliojant šiai direktyvai, remdamasis tokių projektų ilgalaikėmis išlaidomis, jei jie padidins našumą ir (arba) ekonominį efektyvumą ir kurių kitaip nebūtų galima arba nebūtų buvę galima įgyvendinti, infrastruktūros valdytojas gali pradėti taikyti arba toliau taikyti didesnius mokesčius. Taikant tokią mokesčių ėmimo tvarką taip pat gali būti numatyti susitarimai dėl su naujomis investicijomis susijusios rizikos pasidalinimo.“

- 11 Tos pačios direktyvos 9 straipsnio 5 dalyje numatyta:

„Panašioms paslaugoms taikomos panašios nuolaidų sistemos.“

- 12 Direktyvos 2001/14 12 straipsnis „Mokesčiai už pajėgumų rezervavimą“ suformuluotas taip:

„Infrastruktūros valdytojai gali imti atitinkamą mokestį už paprašytus skirti, tačiau nepanaudotus pajėgumus. Toks mokestis turi skatinti veiksmingai panaudoti pajėgumus.

Infrastruktūros valdytojas visada turi galėti kiekvieną suinteresuotą asmenį informuoti apie geležinkelio įmonėms naudotojoms paskirtus infrastruktūros pajėgumus.“

- 13 Direktyvos 2001/14 IV skyriaus „Bendrosios priemonės“ 30 straipsnyje „Reguliavimo institucija“ numatyta:

„1. Nepažeisdamos 21 straipsnio 6 dalies, valstybės narės įsteigia reguliavimo instituciją. Ši institucija, kuria gali būti už transporto reikalus atsakinga ministerija arba bet kokia kita institucija, savo organizacija, sprendimų dėl finansavimo priėmimu, teisine struktūra ir sprendimų priėmimu turi būti nepriklausoma nuo jokio infrastruktūros valdytojo, mokesčius imančios įstaigos, pajėgumus paskirstančios įstaigos ar pareiškėjo. Ši įstaiga veikia pagal šiame straipsnyje nurodytus principus, o tai reiškia, kad jos apeliacinės ir reguliavimo funkcijos gali būti paskirtos atskiroms įstaigoms.

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

- a) tinklo nuostatų;
- b) tinklo nuostatuose nurodytų kriterijų;
- c) pajėgumų paskirstymo ir jo rezultatų;
- d) mokesčių ėmimo sistemos;

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

<...>

3. Reguliavimo įstaiga užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų II skyrių ir būtų nediskriminuojantys. Pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojas dėl infrastruktūros mokesčių dydžio derėtis gali tik tuo atveju, jei tas derybas prižiūri reguliavimo įstaiga. Reguliavimo įstaiga įsikiša, jeigu tos derybos gali neatitikti šios direktyvos reikalavimų.

4. Reguliavimo institucija yra įgaliota pareikalauti, kad infrastruktūros valdytojas, pareiškėjai ar atitinkamoje valstybėje narėje veikianti trečioji šalis be pagrindo nedelsdama suteiktų jai aktualią informaciją.

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

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

Jeigu pateikiamas skundas dėl atsisakymo skirti infrastruktūros pajėgumų arba dėl sąlygų, kuriomis buvo pasiūlyta skirti pajėgumus, reguliavimo institucija arba patvirtina, kad infrastruktūros valdytojo sprendimas turi likti nepakeistas, arba pareikalauja, kad tas sprendimas būtų pakeistas pagal jos pateiktus nurodymus.

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

14 Pagal Direktyvos 2001/14 I priedą, į kurį daroma nuoroda jos 3 straipsnio 2 dalyje, tinklo nuostatuose pateikiama, be kita ko, ši informacija:

„<...>

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

<...>“

Vokietijos teisė

AEG

15 1993 m. gruodžio 27 d. *Allgemeines Eisenbahngesetz* (Bendrasis geležinkelių įstatymas; *BGBI.* 1993 I, p. 2378) pagrindinėje byloje nagrinėjamos aplinkybės taikytinos redakcijos 14 straipsnio 4–6 dalyse numatyta:

„(4) Geležinkelių valdytojai nustato savo mokesčius pagal taisykles, priimtas remiantis 26 straipsnio 1 dalies 6 ir 7 punktais, kad kompensuotų visas dėl privalomųjų paslaugų, kaip jos suprantamos pagal 1 dalies pirmą sakinį, patiriamas išlaidas ir kartu užtikrintų pelningumą pagal rinkos kainas. Šiomis

aplinkybėmis jie gali nustatyti ir susigrąžinti antkainius, tiesiogiai susijusius su geležinkelių eksploatavimu, ir taikyti juos skirtingai, atsižvelgdami, ar tai tolimojo susisiekiimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugos, ar trumpalaikių kelionių keleivinio geležinkelių transporto paslaugos, taip pat į kiekvienos iš šių paslaugų rinkos segmentą; be to, būtina užtikrinti konkurencingumą, visų pirma tarptautinio prekių vežimo geležinkeliais srityje. Tačiau antrajame sakinyje nurodytu atveju apmokestinimas konkrečiame rinkos segmente neturi viršyti tiesiogiai patirtų geležinkelių transporto išlaidų, prie kurių pridedamas rinkos kainas atitinkantis pelningumas. Pagal 26 straipsnio 1 dalies 6 ir 7 punktus:

- 1) gali būti leidžiamos mokesčio apskaičiavimo atsižvelgiant į pirmąjį sakinį tvarkos išimtis, jei laikomasi išlaidų padengimo pareigos; arba
- 2) priežiūros institucija bendromis nuostatomis, priimtomis pritarus reguliavimo tarnybai *Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen* (Federalinė elektros, dujų, telekomunikacijų, pašto ir geležinkelio tinklų tarnyba), gali atleisti visus geležinkelių valdytojus nuo pareigos, numatytos pirmajame sakinyje.

(5) Geležinkelių infrastruktūros valdymo įmonės nustato savo prieigos prie įrenginių, įskaitant susijusias paslaugas, mokesčius taip, kad nekiltų pavojaus dėl piktnaudžiaujamojo kėsینimosi į teisę konkuruoti su prieigą turinčiais subjektais. Konkrečiai piktnaudžiaujamasis kėsینimasis konstatuojamas, jei:

- 1) valdytojas reikalauja mokėti mokesčius, kuriais nepagrįstai viršijamos išlaidos, atsirandančios dėl pirmame sakinyje nurodytų paslaugų teikimo; arba
- 2) tam tikriems teisę į prieigą turintiems subjektams sudaromos palankesnės sąlygos, palyginti su kitais teisę į prieigą turinčiais subjektais, to nepagrindžiant pateisinamais motyvais.

(6) Dėl išsamios informacijos apie prieigą, ypač susijusios su naudojimosi laiku ir trukme, taip pat mokėtino mokesčio ir kitų naudojimosi sąlygų, įskaitant eksploatavimo saugumui skirtas nuostatas, turi susitarti teisę į prieigą turintys subjektai ir geležinkelių infrastruktūros įmonės pagal 1 dalyje nurodyto nutarimo nuostatas.“

- 16 Pagal pagrindinėje byloje nagrinėjamų aplinkybių metu galiojusios AEG redakcijos 14b straipsnio 1 dalį:

„Reguliavimo institucija prižiūri kaip laikomasi geležinkelių taisyklių, reglamentuojančių prieigą prie geležinkelių infrastruktūros, ypač kiek tai susiję su:

- 1) tarnybinio tvarkaraščio nustatymu, konkrečiai – kiek tai susiję su sprendimais dėl traukinių linijų paskirstymo tarnybiniame tvarkaraštyje, įskaitant privalomas paslaugas;
- 2) kitais sprendimais dėl traukinių linijų paskirstymo, įskaitant privalomas paslaugas;
- 3) prieiga prie tarnybinių įrenginių, įskaitant susijusias paslaugas;
- 4) naudojimo sąlygomis, mokesčių nustatymo principais ir dydžiu.“

- 17 Pagal pagrindinėje byloje nagrinėjamų aplinkybių metu galiojusios AEG redakcijos 14c straipsnį:

„(1) Reguliavimo institucija, vykdydama savo uždavinius viešųjų įmonių, valdančių geležinkelių infrastruktūrą, atžvilgiu, gali imtis priemonių, kurių reikia nutraukti konstatuotus geležinkelių taisyklių nuostatų dėl prieigos prie geležinkelių infrastruktūros pažeidimus ar pažeidimų ateityje prevencijai.

(2) Teisę į prieigą turintys subjektai, viešosios įmonės, valdančios geležinkelių infrastruktūrą, ir jų vardu veikiantys asmenys, privalantys sudaryti sąlygas reguliavimo institucijai ir jos darbuotojams tinkamai vykdyti jų uždavinius, turi jiems leisti:

- 1) pateikti į eksploatuojamas patalpas ir įrenginius per įprastas darbo ar tarnybos valandas ir
- 2) tikrinti knygas, komercinius dokumentus, duomenų bazes ir kitus dokumentus, taip pat pateikti jų dispozicijai tinkama duomenų laikmena.

(3) Teisę į prieigą turintys subjektai, viešosios įmonės, valdančios geležinkelių infrastruktūrą, ir jų vardu veikiantys asmenys, privalantys sudaryti sąlygas reguliavimo institucijai ir jos darbuotojams tinkamai vykdyti jų uždavinius, įsipareigoja:

- 1) jiems teikti būtiną informaciją;
- 2) jiems pateikti būtinus dokumentus;
- 3) jiems teikti būtiną pagalbą.

Taip, be kita ko, yra dėl vykstančių ar užbaigtų derybų dėl infrastruktūros naudojimo mokesčių ir kitų mokesčių dydžio. Jie teikia teisingą ir sąžiningą informaciją. Informaciją pateikti privalantys asmenys gali atsisakyti atskleisti informaciją, dėl kurios jiems ar asmenims, nurodytiems Civilinio proceso kodekso 383 straipsnio 1 dalies 1–3 punktuose, kyla baudžiamojo persekiojimo ar persekiojimo už pažeidimus pavojus.

(4) Reguliavimo institucija gali vykdyti savo sprendimą pagal šį įstatymą, remdamasi nuostatomis, reglamentuojančiomis administracinių priemonių įgyvendinimą. Maksimalus pinginės baudos dydis – 500 000 eurų.“

18 Pagal pagrindinėje byloje nagrinėjamų aplinkybių metu galiojusios AEG redakcijos 14d straipsnį:

„(1) Viešosios įmonės, valdančios geležinkelių infrastruktūrą, informuoja reguliavimo instituciją apie:

- 1) planuojamą sprendimą dėl traukinių linijų paskirstymo tarnybiniame tvarkaraštyje, įskaitant privalomas paslaugas, jei prašymai turi būti atmesti;
- 2) planuojamą sprendimą dėl traukinių linijų paskirstymo, įskaitant privalomas paslaugas, nesusijusį su tarnybinio tvarkaraščio rengimu, jei prašymai turi būti atmesti;
- 3) planuojamą sprendimą dėl prieigos prie tarnybinių įrenginių, įskaitant susijusias paslaugas, jei prašymai turi būti atmesti;
- 4) planuojamą sprendimą dėl pagrindų susitarimo sudarymo;
- 5) planuojamą sprendimą prašyti teisę į prieigą turinčio subjekto pasiūlyti didesnę tarifą nei tarifas, kuris turėjo būti taikomas remiantis geležinkelių tinklo naudojimo sąlygomis;
- 6) planuojamą naują geležinkelių tinklo naudojimo ar tarnybinių įrenginių naudojimo sąlygų redakciją ar pakeitimą, įskaitant mokesčių ėmimo principus ir mokesčio dydį.

Planuojami sprendimai pagal 1–5 punktų pirmą sakinį turi būti motyvuoti. Be to, geležinkelių linijų valdytojai turi užtikrinti, kad jų taikoma mokesčių ėmimo tvarka atitinka 14 straipsnio 4 dalies nuostatas.“

19 Pagal pagrindinėje byloje nagrinėjamų aplinkybių metu galiojusios AEG redakcijos 14e straipsnį:

„(1) Reguliavimo institucija, gavusi pranešimą, kaip jis suprantamas pagal 14d straipsnį, gali pareikšti prieštaravimą dėl <...>:

- 1) sprendimo projekto pagal 14d straipsnio pirmo sakinio 1, 3 ir 5 punktus – per 10 darbo dienų;
- 2) sprendimo projekto pagal 14d straipsnio pirmo sakinio 2 punktą – per vieną darbo dieną;
- 3) sprendimo projekto pagal 14d straipsnio pirmo sakinio 4 punktą – per keturias savaites;
- 4) išdėstymo nauja redakcija ar pakeitimų, kaip tai suprantama pagal 14d straipsnio pirmo sakinio 6 punktą – per keturias savaites,

jei planuojamais sprendimais pažeidžiamos geležinkelių teisės aktų nuostatos dėl prieigos prie geležinkelių infrastruktūros.

(2) Prieš pasibaigiant terminui, nustatytam:

- 1) 1 dalies 1–3 punktuose, apie planuojamą sprendimą negali būti veiksmingai pranešta teisė į prieigą turintiems subjektams;
- 2) 1 dalies 4 punkte, negali įsigaliooti geležinkelių tinklų ar tarnybinių įrenginių naudojimo sąlygos, mokesčių nustatymo principai ir mokesčio dydis.

(3) Jei reguliavimo institucija pasinaudoja teise pareikšti prieštaravimą:

- 1) 1 dalies 1–3 punktuose nustatytais atvejais turi būti priimtas sprendimas, atitinkantis reguliavimo institucijos instrukcijas;
- 2) 1 dalies 4 punkte numatytu atveju tai neleidžia įsigaliooti naudojimosi geležinkelių tinklu sąlygoms arba naudojimosi priežiūros įranga sąlygoms, įskaitant numatytus mokesčio nustatymo principus ir mokesčių dydžius.

(4) Reguliavimo institucija gali atšaukti visą 14d straipsnyje numatytą pranešimą ar jo dalį. Ji gali taikyti šį atšaukimą tam tikroms viešosioms įmonėms, valdančioms geležinkelių infrastruktūrą. Taip būtų yra tuomet, jei tai nekeltų pavojaus konkurencijos iškreipymui.“

20 AEG 14f straipsnyje nustatyta:

„(1) Reguliavimo institucija gali savo iniciatyva tikrinti:

- 1) geležinkelių tinklo naudojimo ir geležinkelių įrenginių naudojimo sąlygas;
- 2) nuostatas dėl infrastruktūros naudojimo mokesčių ir kitų geležinkelių infrastruktūros valdymo įmonių mokesčių dydžio ar struktūros.

Ateityje reguliavimo institucija gali:

- 1) įpareigoti geležinkelių infrastruktūros valdymo įmones pagal jos nurodymus pakeisti pirmo sakinio 1 punkte nurodytas sąlygas ar mokesčių nustatymo taisykles, numatytas pirmo sakinio 2 punkte; arba

- 2) panaikinti pirmo sakinio 1 punkte nurodytas sąlygas ar pirmo sakinio 2 punkte nurodytas mokesčių nustatymo taisykles,

jeigu jomis pažeidžiamos geležinkelių teisės aktų nuostatos, susijusios su prieiga prie geležinkelių infrastruktūros.

(2) Jei nesudaroma susitarimo dėl prieigos pagal 14 straipsnio 6 dalį arba pagrindų susitarimo pagal 14a straipsnį, reguliavimo institucija pagal prašymą arba remdamasi teisės aktais gali patikrinti geležinkelių infrastruktūros įmonės sprendimus. Teikti prašymus gali teisę į prieigą turintys subjektai, kurių teisei į prieigą prie geležinkelių infrastruktūros gali būti padarytas neigiamas poveikis. Prašymai turi būti pateikti per terminą, per kurį pasiūlymui dėl sutarties sudarymo gali būti pritarta remiantis pirmuoju sakiniu. Patikrinimas konkrečiai gali būti daromas dėl:

- 1) geležinkelių tinklo naudojimo ir tarnybinių įrenginių naudojimo sąlygų;
- 2) pajėgumų paskirstymo ir jo rezultatų;
- 3) infrastruktūros naudojimo mokesčio ir kitų mokesčių dydžio ir struktūros.

Reguliavimo institucija paprašo šalių per protingą terminą, kuris negali būti ilgesnis nei dvi savaitės, pateikti visą naudingą informaciją. Pasibaigus šiam terminui, reguliavimo institucija priima sprendimą per du mėnesius.

(3) Jei 2 dalies atveju geležinkelių infrastruktūros įmonės sprendimas daro neigiamą poveikį prašymą pateikusių subjekto teisei į prieigą prie geležinkelių infrastruktūros:

- 1) reguliavimo institucija privalo įpareigoti geležinkelių infrastruktūros įmonę pakeisti sprendimą arba
- 2) reguliavimo institucija turi nustatyti sutarties sąlygas, priimti sprendimą dėl sutarties galiojimo ir paskelbti atitinkamas sutartis negaliojančiomis.“

EIBV

- ²¹ 2005 m. birželio 3 d. *Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung* (Nutarimas dėl geležinkelių infrastruktūros naudojimo; *BGBI.* 2005 I, p. 1566) redakcijos, iš dalies pakeistos 2009 m. birželio 3 d. (*BGBI.* 2009 I, p. 1235; toliau – EIBV), 4 straipsnyje numatyta:

„(1) Geležinkelių tinklo eksploatuotojas turi nustatyti naudojimo sąlygas (geležinkelių tinklo naudojimo sąlygas), taikytinas teikiant 1 priedo 1 punkte nurodytas paslaugas, ir:

- 1) jas paskelbti Oficialiajame leidinyje arba
- 2) jas paskelbti internete ir Oficialiajame leidinyje nurodyti adresą, kuriuo su jomis galima susipažinti.

Teisę į prieigą turinčių subjektų prašymu geležinkelių tinklo valdytojas savo sąnaudomis praneša apie geležinkelių tinklo naudojimo sąlygas.

(2) Geležinkelių tinklo naudojimo sąlygose turi būti nurodyta bent informacija, numatyta šio nutarimo 2 priede ir kitose nuostatose, taip pat bendrosios traukinių linijų naudojimo sąlygos. Mokesčių sąrašas nėra geležinkelių tinklo naudojimo sąlygų dalis.

<...>

(5) Geležinkelių tinklo naudojimo sąlygos turi būti paskelbtos ne vėliau kaip prieš keturis mėnesius iki pasibaigiant terminui, 8 straipsnio 1 dalies 2 punkte numatytam prašymams paskirstyti traukinių linijas tarnybiniame tvarkaraštyje pateikti. Geležinkelių tinklo naudojimo sąlygos įsigalioja pasibaigus 8 straipsnio 1 dalies 2 punkte nustatytam terminui prašymams pateikti.

(6) Geležinkelių tinklo naudojimo sąlygos taikomos vienodai visiems prašymus pateikusiems asmenims. Jos yra privalomos visoms suinteresuotoms šalims, nepažeidžiant jose įtvirtintų bendrųjų sąlygų. <...>“

22 EIBV 21 straipsnyje numatyta:

„(1) Geležinkelių valdytojas savo mokesčius už privalomas paslaugas turi nustatyti taip, kad jie dėl savo sudedamųjų dalių, priklausančių nuo paslaugų, geležinkelių transporto įmonės ir geležinkelių valdytojus skatintų mažinti trikdžius ir didinti geležinkelių tinklo našumą. Mokesčių nustatymo principai, atsižvelgiant į našumą, taikomi visam geležinkelių tinklo eksploatuotojo tinklui.

(2) Į infrastruktūros mokestį gali būti įtrauktas mokestis, padengiantis geležinkelių eksploatavimo poveikio aplinkai išlaidas, ir šiame kontekste reikia taikyti atskyrimą, atsižvelgiant į aplinkai daromą poveikį. Tai nedaro įtakos bendrai geležinkelių tinklo eksploatuotojo naudai.

(3) Į infrastruktūros mokestį gali būti įtrauktas mokestis, atspindintis konkretaus perpildyto infrastruktūros segmento pajėgumų stoką.

(4) Jei dėl transporto paslaugų atsiranda papildomų išlaidų, palyginti su kitomis transporto paslaugomis, į šias išlaidas galima atsižvelgti tik dėl šių transporto paslaugų.

(5) Siekiant išvengti didelių ir neproporcingų svyravimų, 2 ir 4 dalyse numatyti mokesčiai ir mokesčiai už privalomas paslaugas atitinkamais laikotarpiais gali būti padidinti.

(6) Jei šiame nutarime nenustatyta kitaip, kiekvieno teisę į prieigą turinčio subjekto mokesčiai turi būti nustatomi vienodu būdu. Mokesčiai turi būti sumažinti, jei geležinkelių tinklas, perjungimo ir saugumo sistemos ar tam tikrų atkarpų aprūpinimo įrenginiai nėra tokios būklės, kad atitiktų sutarties sąlygas.

(7) Geležinkelių tinklo eksploatuotojo renkami mokesčiai turi būti paskelbti ar apie juos turi būti pranešta, laikantis 4 straipsnio 1 dalies, prieš vieną mėnesį iki 8 straipsnio 1 dalies 2 punkte nustatyto termino pradžios. Jie taikomi per visą naują tarnybinio tvarkaraščio laikotarpį.“

BGB

23 *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau – BGB) 315 straipsnio „Šalies nustatomas mokestis“ 1 ir 3 dalyse numatyta:

„(1) Jei viena iš sutartį sudarančių šalių nustato mokestį, kilus abejonių, mokestis turi būti nustatomas *ex aequo et bono*.

<...>

(3) Jei mokestis nustatomas *ex aequo et bono*, kitai šaliai jis privalomas tik tada, kai atitinka teisingumo principą. Jei taip nėra, mokestis nustatomas teismo sprendimu <...>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 24 *CTL Logistics* yra privati geležinkelių transporto įmonė, kuri naudoja *DB Netz*, patvirtintos viešosios įmonės, valdomą geležinkelių infrastruktūrą.
- 25 *DB Netz* leidžia klientams atlygintinai naudotis savo geležinkelių infrastruktūra remiantis vadinamosiomis sutartimis „dėl infrastruktūros naudojimo“. Šios sutartys yra tipinės, jose nustatyti principai susiję su esamais sutartiniais geležinkelių transporto įmonių ir *DB Netz* santykiais ir jos yra individualių infrastruktūros naudojimo sutarčių, sudarytų dėl traukinių linijų naudojimo, pagrindas. Šių tipinių sutarčių nuostatos įtrauktos į visas individualias sutartis.
- 26 Pagal šias infrastruktūros naudojimo sutartis už *DB Netz* geležinkelių tinklo naudojimą *CTL Logistics* moka geležinkelių linijų kainą, apskaičiuojamą pagal galiojantį mokestį. Šį mokestį, dar vadinamą „geležinkelių linijų kainų sistema“ (toliau – TPS), *DB Netz* nustato iš anksto ir už tam tikrą laikotarpį be geležinkelių transporto įmonių įsikišimo.
- 27 Tarp pagrindinės bylos šalių kilo ginčas dėl tam tikrų atšaukimo ir keitimo mokesčių, kuriuos *DB Netz* vienašališkai nustatė kaip TPS pozicijas ir kurie susidarė dėl to, kad *CTL Logistics* pageidavo pakeisti arba atšaukti prieš tai užsakytą liniją. Nuo 2004 m. iki 2011 m. *CTL Logistics* pervedė privalomas mokėti sumas pagal TPS, tačiau nusprendė reikalauti jas grąžinti.
- 28 Šiuo tikslu *CTL Logistics*, iš anksto nesikreipusi į reguliavimo instituciją, pareiškė ieškinį *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas, Vokietija).
- 29 Šios bendrovės teigimu, nagrinėjami panaikinimo ir pakeitimo mokesčiai buvo neteisingai vienašališkai nustatyti *DB Netz*. Pagal BGB 315 straipsnį *DB Netz* nepagrįstai nustatė šiuos mokesčius ir teismas turi nustatyti mokestį, kurio dydis būtų laikomas *ex aequo et bono*. Mokesčio perviršis yra teisiškai nepagrįstas, todėl turi būti grąžintas.
- 30 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas patvirtina, kad pagal apeliacinių teismų ir *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) jurisprudenciją civiliniai teismai tokiose bylose, kokia yra pagrindinė byla, turi išnagrinėti ieškovės TPS, atsižvelgdami į jos teisingumą, ir prireikus priimti sprendimus atlikę vertinimą *ex aequo et bono*. Pagal šią jurisprudenciją nei AEG, nei EIBV neprieštarauja patikrinimo civilinės teisės atžvilgiu taikymui, grindžiamam BGB 315 straipsniu, nes mokesčių už geležinkelių infrastruktūros naudojimą nustatymas grindžiamas veiksmų laisve, priskirtina privačiai autonomijai, nepaisant reguliavimo institucijos atliekamų patikrinimų.
- 31 Be to, pagal minėtą jurisprudenciją dėl procesinių priežasčių privalomas mišrus BGB 315 straipsnio ir Vokietijos geležinkelių reglamentuojančių teisės aktų taikymas. Dėl pagal BGB 315 straipsnio pareikšto ieškinio neišvengiamai turi būti patikrintas geležinkelių infrastruktūrą valdančios įmonės nustatyto mokesčio dydis ir prireikus jis turi būti sumažintas *ex tunc* iki ribos, nustatytos teisingumu grindžiamu vertinimu.
- 32 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad teisingumu grindžiamas patikrinimas, atliekamas taikant BGB 315 straipsnį, ir mišrus Direktyvos 2001/14 nuostatų taikymas neleistinas. Jo teigimu, šio 315 straipsnio taikymas *de facto* suponuoja reguliavimo funkciją, kuri nesuderinama su kreipimosi tik į reguliavimo instituciją pagal minėtos direktyvos 30 straipsnio 1 dalies pirmą sakinių principu ir kuria nepakankamai atsižvelgiama į šioje direktyvoje skelbiamus principus mokesčių už infrastruktūros naudojimą apskaičiavimo srityje.

33 Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1. Ar Sąjungos teisės aktų nuostatos, pirmiausia Direktyvos [2001/14] 30 straipsnio 1 dalies pirmas sakiny, 2 dalis, 3 dalis, 5 dalies pirma pastraipa, 6 dalis, turi būti aiškinamos taip, kad reikalavimai grąžinti mokesčius už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra, dėl kurių pagrindų susitarime susitarė arba kuriuos nustatė infrastruktūros valdytojas ir pareiškėjas, neteikiami, jeigu jie pareikšti ne per procedūras, numatytas iki nacionalinės reguliavimo institucijos įsikišimo, ir per atitinkamus teismo procesus, per kuriuos buvo patikrinti šie reguliavimo institucijos sprendimai?
2. Ar Sąjungos teisės aktų nuostatos, pirmiausia Direktyvos [2001/14] 30 straipsnio 1 dalies pirmas sakiny, 2 dalis, 3 dalis, 5 dalies pirma pastraipa, 6 dalis, turi būti aiškinamos taip, kad reikalavimai grąžinti mokesčius už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra, dėl kurių pagrindų susitarime susitarė arba kuriuos nustatė infrastruktūros valdytojas ir pareiškėjas, neteikiami, jei prieš tai nacionalinė reguliavimo institucija nebuvo nagrinėjusi ginčytinų mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra?
3. Ar civiliniame procese atliekama mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra teisingumo patikra, grindžiama nacionalinės civilinės teisės norma, pagal kurią teismams tuo atveju, kai viena šalis vienašališkai nustato mokesť, leidžiama tikrinti šio mokesčio nustatymo teisingumą ir prireikus mokesť nustatyti paties teismo sprendimu *ex aequo et bono*, suderinama su Sąjungos teisės reikalavimais, kad infrastruktūros valdytojai privalo laikytis pagrindinių reikalavimų mokesčiams nustatyti, kaip antai reikalavimo padengti išlaidas (Direktyvos [2001/14] 6 straipsnio 1 dalis) arba reikalavimo atsižvelgti į rinkos pajėgumo kriterijus (Direktyvos [2001/14] 8 straipsnio 1 dalis)?
4. Jei į trečiąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: ar civilinis teismas, naudodamasis savo diskrecija, turi atsižvelgti į Direktyvoje [2001/14] nurodytus mokesčių už naudojimąsi geležinkeliais nustatymo kriterijus, ir, jei taip, į kuriuos?
5. Ar civilinio teismo atliekama mokesčių teisingumo patikra remiantis trečiajame klausime minėta nacionalinės teisės norma suderinama su Sąjungos teise, jei civiliniai teismai, nukrypdami nuo geležinkelių infrastruktūros valdytojo taikomų bendrųjų mokesčių principų ir dydžių, gali nustatyti mokesť, nors geležinkelių infrastruktūros valdytojas pagal Sąjungos teisės nuostatas privalo laikytis nediskriminuojančio vienodo požiūrio į visus teisę į prieigą turinčius subjektus (Direktyvos [2001/14] 4 straipsnio 5 dalis)?
6. Ar civilinio teismo atliekama infrastruktūros valdytojo mokesčių teisingumo patikra suderinama su Sąjungos teise tuo aspektu, kad Sąjungos teisė grindžiama reguliavimo institucijos kompetencija spręsti infrastruktūros valdytojo ir teisę į prieigą turinčių subjektų nesutarimus dėl mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra arba dėl mokesčių, kuriuos turi ar turėtų mokėti teisę į prieigą turintys subjektai už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra, dydžio arba struktūros (Direktyvos [2001/14] 30 straipsnio 5 dalies trečia pastraipa), ir kad reguliavimo institucija dėl galimo didelio ginčų, kuriuos nagrinėja įvairūs civiliniai teismai, skaičiaus nebegalėtų užtikrinti vienodo geležinkelių infrastruktūrą reglamentuojančių teisės aktų taikymo (Direktyvos [2001/14] 30 straipsnio 3 dalis)?
7. Ar aplinkybė, kad nacionalinės teisės aktuose reikalaujama visus infrastruktūros valdytojo taikomus mokesčius už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra apskaičiuoti tik remiantis tiesioginėmis išlaidomis, yra suderinama su Sąjungos teise, pirmiausia Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 1 dalimi?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo, antrojo, penktojo ir šeštojo klausimų

- 34 Pirmuoju, antruoju, penktuoju ir šeštuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Direktyvos 2001/14 nuostatos, visų pirma 4 straipsnio 5 dalis ir 30 straipsnio 1, 3, 5 ir 6 dalys, turi būti aiškinamos taip, kad jomis draudžiama taikyti nacionalinės teisės aktus, kaip antai nagrinėjamus pagrindinėje byloje, kuriuose numatyta mokesčių už geležinkelių infrastruktūros naudojimą teisingumo patikra, kurią konkrečiu atveju atlieka bendrosios kompetencijos teismai, ir galimybė prireikus pakeisti šių mokesčių dydį, neatsižvelgiant į reguliavimo institucijos vykdomą priežiūrą, numatytą šios direktyvos 30 straipsnyje.
- 35 Visų pirma, siekiant atsakyti į šį klausimą, reikia priminti Direktyva 2001/14 siekiamus tikslus, joje įtvirtintus principus ir esminius bei formalius reikalavimus mokesčių už geležinkelių infrastruktūros naudojimą srityje.

Direktyvos 2001/14 tikslai

- 36 Vienas iš Direktyva 2001/14 siekiamų tikslų yra, be kita ko, užtikrinti nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros, kaip nurodyta šios direktyvos 5 ir 11 konstatuojamosiose dalyse (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Vengrija, C-473/10*, EU:C:2013:113, 47 punktą ir 2013 m. balandžio 18 d. Sprendimo *Komisija / Prancūzija, C-625/10*, EU:C:2013:243, 49 punktą).
- 37 Be to, Direktyva 2001/14 siekiama tikslo užtikrinti sąžiningą konkurenciją. Šiuo aspektu šios direktyvos 16 konstatuojamojoje dalyje skelbiama, kad mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos sudaro sąlygas sąžiningai konkurencijai teikiant geležinkelių paslaugas.
- 38 Mokesčių ėmimo sistema, įtvirtinta Direktyvoje 2001/14, kaip valdymo instrumentas, taip pat skirta užtikrinti kito tikslo, t. y. infrastruktūros valdytojo nepriklausomumo, įgyvendinimui (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija, C-483/10*, EU:C:2013:114, 44 punktą ir 2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Vokietija, C-556/10*, EU:C:2013:116, 82 punktą).
- 39 Be to, pagal minėtos direktyvos 12 konstatuojamąją dalį, siekiant įgyvendinti tikslą užtikrinti veiksmingą geležinkelių infrastruktūros naudojimą, minėtos sistemos turėtų geležinkelių infrastruktūros valdytojus paskatinti optimizuoti jų valdomos infrastruktūros panaudojimą, laikantis valstybių narių nustatytų reikalavimų (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Vokietija, C-556/10*, EU:C:2013:116, 82 punktą).
- 40 Siekiant įgyvendinti tą patį tikslą, pageidautina, remiantis Direktyvos 2001/14 20 konstatuojamąja dalimi, suteikti infrastruktūros valdytojams tam tikrą lankstumą (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija, C-483/10*, EU:C:2013:114, 44 punktą ir 2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Vokietija, C-556/10*, EU:C:2013:116, 82 punktą).
- 41 Be to, šios direktyvos 34 konstatuojamoje dalyje skelbiama, jog pageidautina, kad būtų investuojama į geležinkelių infrastruktūrą, o infrastruktūros mokesčių ėmimo sistema turėtų būti tokia, kad skatintų infrastruktūros valdytojus skirti reikiamas investicijas ten, kur tos investicijos yra ekonomiškai patrauklios. Valdytojai negali būti skatinami investuoti į infrastruktūrą, jei neturi tam tikros veiksmų laisvės, kai taiko mokesčių ėmimo sistemą (2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija, C-483/10*, EU:C:2013:114, 45 punktas).

- 42 Galiausiai geležinkelių infrastruktūra yra monopolis, todėl minėtos direktyvos 40 konstatuojamoje dalyje skelbiama, kad infrastruktūros valdytojus reikia skatinti mažinti išlaidas ir veiksmingai valdyti jiems priklausančią infrastruktūrą.
- 43 Toks veiksmingas valdymas ir tinkamas bei nediskriminacinis geležinkelių infrastruktūros naudojimas reikalauja, remiantis tos pačios direktyvos 46 konstatuojamąja dalimi, įsteigti reguliavimo instituciją, kuri, nepaisydama nagrinėjimo teismine tvarka galimybes, kaip apeliacinis organas prižiūrėtų Sąjungos teisės reikšmingų nuostatų taikymą.

Direktyvoje 2001/14 skelbiami pagrindiniai principai

- 44 Pagal Direktyvos 2001/14 1 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą valstybės narės užtikrina, kad geležinkelių infrastruktūros mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos atitiktų šioje direktyvoje nustatytus principus ir taip leistų infrastruktūros valdytojui prekiauti turimais infrastruktūros pajėgumais ir optimaliai veiksmingai juos panaudoti.
- 45 Šiuo aspektu, kadangi išankstinė sąžiningos konkurencijos geležinkelių paslaugų teikimo sektoriuje sąlyga yra vienodas geležinkelių įmonių vertinimas, infrastruktūros valdytojas pagal minėtos direktyvos 4 straipsnio 5 dalį turi užtikrinti, kad taikant mokesčių ėmimo sistemą įvairioms geležinkelio įmonėms, panašioje rinkos dalyje teikiančioms lygiaverčio pobūdžio paslaugas, būtų nustatomi lygiaverčiai ir nediskriminuojantys mokesčiai ir kad faktiškai taikomi mokesčiai atitiktų tinklo nuostatuose nustatytas taisykles.
- 46 Reikia priminti, kad šia nuostata įgyvendinamas tos pačios direktyvos 11 konstatuojamoje dalyje skelbiamas principas, pagal kurį mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų visoms įmonėms užtikrinti vienodą ir nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros ir kiek galima labiau siekti teisingai ir nediskriminuojant patenkinti visų naudotojų ir vežimo rūšių poreikius.
- 47 Taigi šis principas, išplaukiantis iš Direktyvos 2001/14 11 konstatuojamosios dalies ir 9 straipsnio 5 dalies (pagal kurias panašioms paslaugoms taikomos panašios nuolaidų sistemos), yra pagrindinis mokesčio už infrastruktūros naudojimą nustatymo ir susigrąžinimo kriterijus.
- 48 Siekiant užtikrinti siekiamą tikslą ir skaidrumą, pagal Direktyvos 2001/14 3 straipsnį, kuriame pakartojamas jos 5 konstatuojamosios dalies turinys, infrastruktūros valdytojas įpareigojamas parengti ir išleisti tinklo nuostatus, kuriuose nurodoma, be kita ko, remiantis Direktyvos 2001/14 I priedu, apmokestinimo principai ir mokesčių dydžiai.
- 49 Taip pat dėl mokesčių už geležinkelių infrastruktūros naudojimą nustatymo ir rinkimo Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje numatyta, kad mokesčius už naudojamą infrastruktūrą nustato ir juos surenka infrastruktūros valdytojas, kuris privalo užtikrinti vienodų principų taikymą, kaip tai numatyta, be kita ko, minėtos direktyvos 4 straipsnio 4 ir 5 dalyse (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Vokietija*, C-556/10, EU:C:2013:116, 84 punktą ir 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Komisija / Italija*, C-369/11, EU:C:2013:636, 41 punktą).
- 50 Taigi infrastruktūros valdytojai, kurie privalo nediskriminuodami nustatyti ir rinkti mokesčius, turi ne tik taikyti geležinkelių tinklo naudojimo sąlygas vienodai visiems tinklo naudotojams, bet ir prižiūrėti, kad faktiškai renkami mokesčiai atitiktų šias sąlygas.
- 51 Nurodytas nediskriminavimo principas, įtvirtintas Direktyvoje 2001/14, yra rezultatas diskrecijos, suteiktos šia direktyva nustatant ir renkant geležinkelių infrastruktūros naudojimo mokesčius. Be valstybėms narėms suteiktos diskrecijos perkelti ir taikyti Direktyvos 2001/14 7 ir paskesnių straipsnių nuostatas, jos 4 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje šiuo klausimu numatyta, kad už mokesčio apskaičiavimą atsakingas infrastruktūros valdytojas, kuriam dėl to suteikiama tam tikra diskrecija.

- 52 Šiomis aplinkybėmis, remiantis Direktyvos 2001/14 12 straipsniu, tuo atveju kai minėtas valdytojas, kuris neprivalo rinkti rezervavimo atšaukimo mokesčių, vis dėlto nusprendžia juos rinkti, šie mokesčiai skatina veiksmingai naudoti pajėgumus, jeigu jie yra tinkami ir nustatyti laikantis principo, skelbiamo minėtos direktyvos 1 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje.
- 53 Direktyvos 2001/14 7 konstatuojamosios dalies formuluotėje įtvirtinta tokia pati prasmė skelbiant, kad optimalaus geležinkelių infrastruktūros naudojimo skatinimas lemia visuomenei tenkančių transporto išlaidų sumažinimą.
- 54 Galiausiai reikia pažymėti, kad pagal šios direktyvos 35 konstatuojamąją dalį kiekviena mokesčių ėmimo sistema suteikia ekonominio pobūdžio informaciją naudotojams ir kad svarbu, jog gaunama informacija būtų nuosekli ir skatintų naudotojus priimti racionalius sprendimus. Remiantis tuo galima daryti išvadą, kad šios paskatos gali turėti numatytą poveikį tik jei infrastruktūros valdytojas iš tiesų turi galimybę pritaikyti savo komercinį elgesį prie rinkos sąlygų. Todėl Direktyvoje 2001/14 pripažįstama tam tikra diskrecija infrastruktūros valdytojui tam, kad jis įgyvendintų šia direktyva siekiamus tikslus. Atsižvelgimas į šiuos tikslus išreiškiamas visų rūšių mokesčių, be kita ko, mokesčių už prašomus, o ne naudojamus pajėgumus, vienodu nustatymu ir kontrole.

Direktyvoje 2001/14 skelbiami proceso principai

- 55 Dėl reguliavimo institucijos reikia pažymėti, kad Direktyvos 2001/14 46 konstatuojamoje dalyje numatyta, jog tam, kad geležinkelių infrastruktūra būtų veiksmingai valdoma bei tinkamai ir nediskriminuojant naudojama, reikia įsteigti reguliavimo instituciją, kuri, nepaisydama nagrinėjimo teismine tvarka galimybės, kaip apeliacinis organas prižiūrėtų šių Sąjungos taisyklių ir teisės aktų taikymą.
- 56 Taigi remiantis šios direktyvos 30 straipsnio 1 dalimi valstybės narės privalo įsteigti tokią instituciją, kuriai pagal minėtos direktyvos 30 straipsnio 2 dalį pareiškėjas galėtų pateikti skundą, jeigu mano, „kad su juo buvo neteisingai pasielgta, jis buvo diskriminuojamas arba kaip nors kitaip nukentėjo“. Toks skundas pateikiamas, be kita ko, remiantis pastarąja nuostata, dėl infrastruktūros valdytojo sprendimų, susijusių su mokesčių ėmimo sistema ar infrastruktūros mokesčių, kuriuos pareiškėjas turi arba gali turėti sumokėti, dydžio ar struktūros, o reguliavimo institucija, remdamasi Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 5 dalimi, privalo priimti sprendimą dėl kiekvieno skundo ir per ne ilgesnį kaip dviejų mėnesių laikotarpį imtis reikiamų priemonių situacijai ištaisyti.
- 57 Iš to išplaukia, kad, be mokesčių, taikytinų konkrečiu atveju, vertinimo, ši institucija turi prižiūrėti, kad visi mokesčiai, kiek jie sudaro mokesčių ėmimo sistemą, atitiktų minėtos direktyvos nuostatas.
- 58 Taigi kontrolės institucijos, kuri prižiūri, kad mokesčiai nebūtų diskriminuojantys, vykdoma centralizuota priežiūra atitinka principą, pagal kurį centralizuotą minėtų mokesčių nustatymą atlieka valdytojas, laikydamasis nediskriminavimo principo.
- 59 Būtent tai reiškia nuostatos, susijusios su reguliavimo institucijos priimtų sprendimų poveikiu ir jos atliekamos kontrolės apimtimi.
- 60 Šiuo aspektu pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 3 dalies pirmą sakinį reguliavimo institucija užtikrina, kad infrastruktūros valdytojo nustatyti mokesčiai atitiktų šios direktyvos II skyriaus nuostatas ir būtų nediskriminuojantys. Be to, minėtos direktyvos 30 straipsnio 3 dalies antrame sakinyje numatyta, kad pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojas dėl infrastruktūros mokesčių dydžio derėtis gali tik tuo atveju, jei tas derybas prižiūri reguliavimo institucija; reguliavimo įstaiga įsikiša, jeigu tos derybos neatitinka tos pačios direktyvos reikalavimų.

- 61 Pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 5 dalies antrą pastraipą reguliavimo institucijos sprendimai yra privalomi visoms šalims, todėl jie turi *erga omnes* poveikį.
- 62 Pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 6 dalį turi būti numatyta šių sprendimų peržiūra teismine tvarka.
- 63 Būtent atsižvelgiant į šiuos principus reikia atsakyti į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo pirmąjį, antrąjį, penktąjį ir šeštąjį klausimus, kaip jie performuluoti šio sprendimo 34 punkte.

BGB 315 straipsnio nuostatos, kaip jas aiškina prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas

- 64 Dėl BGB 315 straipsnio reikia pažymėti, kad iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, jog šioje Vokietijos civilinės teisės normoje numatyta, kad kai teisės norma ar sutarties sąlyga šaliai, kaip antai infrastruktūros valdytojui, suteikia teisę vienašališkai nustatyti pagal sutartį mokėtiną mokestį, ši teisė, kilus abejonių, turi būti įgyvendama atsižvelgiant į teisingumo principą. Ar laikomasi teisingumo principo, gali prižiūrėti civiliniai teismai, kurie, kai konstatuoja, kad mokestis nustatytas neteisingai, gali jį pakeisti savo nuožiūra teisingu teismo sprendimu. Todėl BGB 315 straipsnio tikslas yra konkrečiais atvejais pakoreguoti mokestį, kuris, atsižvelgiant į sutartį, yra pernelyg didelis ar neproporcingas.
- 65 Be to, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas konstatuoja, kad pagal Vokietijos civilinių teismų jurisprudenciją *DB Netz* infrastruktūros naudojimo sutarčių sąlygose, kuriose daroma nuoroda į traukinių linijų apmokestinimo sistemą, numatyta, pirma, teisė nustatyti sutartinės kilmės mokestį ir, antra, kad teisės aktuose įtvirtinta pareiga nustatyti mokesčių sąrašus kyla iš teisės nustatyti iš teisės aktų išplaukiantį mokestį. Remdamiesi tuo šie teismai padarė išvadą, kad turėjo kompetenciją atlikti mokesčių peržiūrą pagal BGB 315 straipsnio 3 dalį ir prireikus priimti sprendimus atlikę vertinimą *ex aequo et bono*.
- 66 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo teigimu, Vokietijos teismai aiškina Vokietijos geležinkelių teisės aktus, t. y. AEG ir EIBV nuostatas, kuriomis perkeliama Direktyva 2001/14, taip, kad pagal jas nedraudžiama taikyti BGB 315 straipsniu grindžiamos peržiūros atsižvelgiant į civilinę teisę. Tokia kontrolė neatmetama, turint omenyje tai, kad pagal privataus subjekto savarankiškumo principą infrastruktūros valdytojas turi diskreciją nustatyti mokesčius už geležinkelių infrastruktūros naudojimą, nepaisydamas reguliavimo institucijos kontrolės.
- 67 Pagal šią jurisprudenciją su procesu susijusios priežastys taip pat pateisina BGB 315 straipsnio ir Vokietijos geležinkelių teisės aktų taikymą kartu. Pagal šį straipsnį geležinkelių transporto įmonė gali be jokių papildomų sąlygų pareikšti ieškinį, kuriuo prašoma teismo nustatyti teisingą mokesčio dydį. Toks ieškinys neišvengiamai lemtų infrastruktūros valdytojo nustatyto mokesčio peržiūrą ir prireikus jo dydžio sumažinimą, *ex tunc* atlikus sąžiningumo vertinimą, nors toks poveikis nėra aiškus dėl reguliavimo institucijos priimtų sprendimų.
- 68 Galiausiai pagal minėtą jurisprudenciją BGB 315 straipsnis galėtų būti taikomas, net jei mokesčiai nustatyti kaip bendrasis tarifas, atsižvelgiant į tai, kad egzistuojantys teisiniai įmonės, geležinkelių infrastruktūros valdytojos, ir geležinkelių transporto įmonės santykiai, atsižvelgiant į civilinę teisę, reglamentuojami AEG 14 straipsnio 6 dalyje.

Teisingumo Teismo atsakymas

- 69 Visų pirma reikia priminti, kad iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad pagal BGB 315 straipsnio 3 dalį nacionalinių civilinių teismų vykdoma teisingumo kontrolė yra bendrasis civilinės teisės (konkrečiau – sutarčių teisės) instrumentas, nesant konkretaus ryšio su infrastruktūros valdytojų renkamų mokesčių kontrole, numatyta Direktyvoje 2001/14. Todėl šia nuostata siekiama nustatyti teisingą santykį konkrečiu atveju.
- 70 Visų pirma reikia konstatuoti, kad teisingumo vertinimas konkrečiu atveju turi būti atliktas atsižvelgiant į nediskriminavimo principą, įtvirtintą Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 5 dalyje ir 11 konstatuojamojoje dalyje, kaip buvo nurodyta šio sprendimo 45–54 punktuose.
- 71 Šiuo atžvilgiu iš bylos medžiagos matyti, kad Vokietijos civilinių teismų jurisprudencijoje remiamasi principu, kad BGB 315 straipsnis turi „savarankišką taikymo sritį“, kuri yra lygiagreti geležinkelių teisės aktų taikymo sričiai, todėl reikia patikrinti, ar infrastruktūros valdytojas, įgyvendindamas diskreciją, kuri jam suteikta nacionalinės teisės aktuose dėl tarifų nustatymo, taip pat atsižvelgė į ieškovės geležinkelių transporto įmonės interesus, kuriais viršijamas prieigos prie tinklo sąlygų nediskriminacinis pobūdis.
- 72 Šiuo klausimu pakanka konstatuoti, kad pagal šią jurisprudenciją taikomi pagrindiniai vertinimo kriterijai, susiję su mokesčių ekvivalentiškumu, nėra numatyti atitinkamose Direktyvos 2001/14 nuostatose.
- 73 Šie kriterijai, taikomi vykdant teisingumu grindžiamą peržiūrą, kurią civilinis teismas atlieka remdamasis BGB 315 straipsniu, kelia pavojų Direktyva 2001/14 siekiamų tikslų įgyvendinimui, nes jurisprudencijoje nėra vieningų kriterijų ir jie konkrečiu atveju taikomi atsižvelgiant į sutarties tikslą ir ginčo šalių interesus.
- 74 Kadangi BGB 315 straipsnio taikymas grindžiamas vien individualios sutarties ekonominiu racionalumu, taip nepaisoma aplinkybės, kad tik mokesčių, grindžiamų vienodais kriterijais, nustatymas gali užtikrinti, kad politika mokesčių srityje būtų taikoma vienodai visoms geležinkelių įmonėms.
- 75 Pagal BGB 315 straipsnį atliekamas teisingumo vertinimas atsižvelgiant, pirma, į sutartį ir, antra, į geležinkelių teisės aktų nuostatą, kaip antai išplaukiančias iš Direktyvos 2001/14, lemia skirtingą požiūrį, kuris, taikant jį tai pačiai sutarčiai, gali lemti prieštarigus rezultatus.
- 76 Taigi Vokietijos teismų atliekamas teisingumo principo taikymas prieštarauja Direktyvoje 2001/14 skelbiamiems principams, visų pirma vienodo požiūrio į geležinkelių transporto įmones principui.
- 77 Antra, reikia priminti, kad pagal Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 1 dalį valstybės narės nustato mokesčių ėmimo sistemą. Jos taip pat gali nustatyti konkrečias mokesčių ėmimo taisykles, atsižvelgdamos į infrastruktūros valdytojo nepriklausomumą. Remiantis šia nuostata, infrastruktūros valdytojas turi, pirma, nustatyti mokestį už naudojamąsi infrastruktūra ir, antra, surinkti tą mokestį (be kita ko, žr. 2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija*, C-483/10, EU:C:2013:114, 39 punktą ir 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Komisija / Italija*, C-369/11, EU:C:2013:636, 41 punktą).
- 78 Taigi šioje nuostatoje įtvirtintas kompetencijų pasidalijimas tarp valstybių narių ir infrastruktūros valdytojo, kiek tai susiję su mokesčių ėmimo sistemomis. Iš tiesų valstybės narės turi nustatyti mokesčių ėmimo struktūrą, o nustatyti patį mokestį ir jį surinkti privalo infrastruktūros valdytojas (2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija*, C-483/10, EU:C:2013:114, 41 punktą; 2013 m. liepos 11 d. Sprendimo *Komisija / Čekijos Respublika*, C-545/10, EU:C:2013:509, 34 punktą ir 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Komisija / Italija*, C-369/11, EU:C:2013:636, 42 punktą).

- 79 Kad būtų užtikrintas infrastruktūros valdytojo nepriklausomumas, pagal valstybių narių nustatytą mokesčių ėmimo sistemą nustatydamas mokesčių dydį jis privalo turėti tam tikrą veiksmų laisvę, kad galėtų ta sistema naudotis kaip valdymo priemone (2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija*, C-483/10, EU:C:2013:114, 44 ir 49 punktai ir 2013 m. liepos 11 d. Sprendimo *Komisija / Čekijos Respublika*, C-545/10, EU:C:2013:509, 35 punktas).
- 80 Iš Direktyvos 2001/14 12 konstatuojamosios dalies matyti, kad mokesčių ėmimo ir pajėgumų paskirstymo sistemos turėtų paskatinti geležinkelių infrastruktūros valdytojus optimizuoti infrastruktūros panaudojimą laikantis valstybių narių nustatytų reikalavimų (2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija*, C-483/10, EU:C:2013:114, 44 punktas).
- 81 Nors valdytojai iš principo gali apskaičiuoti mokesčio dydį pagal mokesčių nustatymo sistemą, taikomą visoms geležinkelių įmonėms, jie negalėtų pasiekti optimizavimo, išplaukiančio iš tokios sistemos, jeigu jiems bet kuriuo momentu kiltų pavojus, kad civilinis teismas, remdamasis teisingumu, taikydamas BGB 315 straipsnį nustatytų mokestį tik vienai geležinkelių įmonei, kuri yra proceso šalis, nes taip padaręs teismas apribotų infrastruktūros valdytojo veiksmų laisvę, o tai būtų nesuderinama su Direktyva 2001/14 siekiamais tikslais (šiuo klausimu žr. 2013 m. spalio 3 d. Sprendimo *Komisija / Italija*, C-369/11, EU:C:2013:636, 43 punktą).
- 82 Atsižvelgiant į tai reikia pažymėti, kad pagal šios direktyvos 8 straipsnio 2 dalį, siekiant skatinti infrastruktūros valdytoją optimizuoti savo infrastruktūros naudojimą, jis turi galėti taikyti (jei reikia, ir toliau) didesnius mokesčius, remdamasis tam tikrų investicinių projektų ilgalaikėmis išlaidomis (2013 m. vasario 28 d. Sprendimo *Komisija / Vokietija*, C-556/10, EU:C:2013:116, 83 punktas).
- 83 Taigi darytina išvada, kad teisingumo principu grindžiama mokesčių kontrolė ir prireikus sprendimo atlikus vertinimą *ex aequo et bono* priėmimas, remiantis BGB 315 straipsnio 3 dalimi, prieštarauja Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 1 dalyje siekiamiems tikslams.
- 84 Trečia, reikia konstatuoti, kad pagrindinių vertinimo kriterijų taikymas remiantis BGB 315 straipsniu yra arba nesuderinamas su vertinimo kriterijais, numatytais, be kita ko, Direktyvos 2001/14 4, 7 ir 8 straipsniuose, arba, darant prielaidą, kad šie reikalavimai atitinka įtvirtintus šioje direktyvoje, lemia tai, kad civiliniai teismai turi tiesiogiai taikyti geležinkelių teisės aktų nuostatas, todėl – vykdyti reguliavimo institucijos funkcijas.
- 85 Atsižvelgiant į tai reikia pažymėti kad geležinkelių infrastruktūros valdytojo, kuris turi laikytis nediskriminavimo principo, infrastruktūros naudojimo mokesčių nustatymo principas atitinka reguliavimo institucijos, kuri savo ruožtu turi prižiūrėti, kaip laikomasi nediskriminacinio mokesčių pobūdžio, vykdomą priežiūrą.
- 86 Taigi, kai nacionaliniai civiliniai teismai, nagrinėjantys ginčą dėl mokesčių už geležinkelių infrastruktūros naudojimą ir vykdančys BGB 315 straipsnyje numatytą teisingumu grindžiamą peržiūrą, taiko iš AEG ir EIBV išplaukiančių sektoriaus teisės aktų nuostatas, siekdami įvertinti mokesčių apskaičiavimo ir dydžio tvarką, iš Direktyvos 2001/14 išplaukiančios geležinkelių reglamentavimo nuostatos ne tik yra vertinamos kompetentingos reguliavimo institucijos; vėliau jas *ex post* vertina teismas, gavęs ieškinį dėl šios institucijos sprendimo; taip pat šios nuostatos yra taikomos ir patikslinamos bet kurio kompetentingo nacionalinio civilinio teismo, į kurį kreiptasi, taip pažeidžiant išimtinę kompetenciją, kuri reguliavimo institucijai suteikta pagal Direktyvos 2001/14 30 straipsnį.
- 87 Vadinas, įvairūs nepriklausomų civilinių teismų sprendimai, galbūt ir neapibendrinti aukštesnės instancijos teismų jurisprudencijoje, pakeičia kompetentingos institucijos vykdomos kontrolės vienovę, kuri prireikus gali būti vėliau patikrinta teismų, kurių prašoma išnagrinėti ieškinius dėl šios institucijos sprendimų, šiuo atveju – administracinių teismų, kaip tai numatyta ir Direktyvos 2001/14 30 straipsnyje. Tai lemia dviejų nekoordinuojamų sprendimų priėmimo būdų taikymą, taip akivaizdžiai pažeidžiant Direktyvos 2001/14 30 straipsniu siekiamą tikslą.

- 88 Ketvirta, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teisingai pažymi praktiškai neįveikiamą sunkumą, susijusį su įvairių individualių civilinių teismų sprendimų greita integracija nediskriminacinėje sistemoje, nors reguliavimo institucija deda pastangas reaguodama į šiuos sprendimus.
- 89 Pirma, iš to išplaukia, bent jau iki aukščiausiojo teismo įsikišimo, diskriminacija, atsižvelgiant į tai, ar geležinkelių įmonės pareiškė ieškinį civiliniame teisme, ar ne, ir į jo priimto sprendimo turinį, taip akivaizdžiai pažeidžiant Direktyvos 2001/14 4 straipsnio 5 dalyje įtvirtintą nediskriminavimo principą.
- 90 Antra, iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad BGB 315 straipsniu grindžiama teisingumo peržiūra suponuoja, kad, siekiant išvengti galimo diskriminacinio geležinkelių įmonių vertinimo, infrastruktūros valdytojas ar reguliavimo institucija gali veiksmingai koreguoti mokesčių ir jį taikyti visoms kitoms geležinkelių įmonėms dėl civilinio teismo, pakeitusio šį mokesčių vienos įmonės prašymu, priimto sprendimo.
- 91 Jokia tokio pobūdžio pareiga neišplaukia iš Direktyvos 2001/14 nuostatų, susijusių su reguliavimo institucija.
- 92 Be to, argumentas, kad šis metodas leistų priimti sprendimą, užtikrinantį nediskriminacinį geležinkelių įmonių vertinimą, grindžiamas prielaida, kad reguliavimo institucija turėtų reaguoti tik į civilinių teismų jau priimtus individualius sprendimus pagal BGB 315 straipsnį. Tačiau tokia prielaida akivaizdžiai prieštarauja reguliavimo institucijai numatyta misijai, išplaukiančiai iš Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 2 ir 5 dalių.
- 93 Galiausiai minėta prielaida keltų pavojų geležinkelių infrastruktūros valdytojų nepriklausomumui, nes jie, reaguodami į civilinio teismo sprendimą, privalėtų taikyti „teisingus“ vienkartinis mokesčius, kuriuos lemtų konkretaus atvejo nagrinėjimas, o tai prieštarautų uždaviniams, kurie šiems infrastruktūros valdytojams patikėti Direktyvoje 2001/14.
- 94 Atsižvelgiant į tai, reikia konstatuoti, penkta, kad būtų nesilaikoma Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 5 dalies antros pastraipos nuostatos, pagal kurią reguliavimo institucijos priimti sprendimai yra privalomi visoms suinteresuotosioms šalims. Iš tiesų iš šios nuostatos matyti, kad reguliavimo institucijos sprendimai, prireikus pateikiami teisminei peržiūrai, sukelia teisinių pasekmių visoms susijusioms šalims geležinkelių sektoriuje, nepaisant to, ar tai būtų transporto įmonės, ar infrastruktūros valdytojai. Šiam principui prieštarautų tai, kad civilinių teismų priimami sprendimai, prireikus remiantis teisės aktuose, susijusiuose su mokesčių apskaičiavimu, nustatytais kriterijais, darytų poveikį tik ginčų, kuriuos nagrinėja šie teismai, šalims.
- 95 Taigi teisę į prieigą turintis subjektas, kuris pareiškia ieškinį dėl infrastruktūros valdytojo veiksmų tam, kad būtų sugrąžinta mokesčio dalis, kuri laikoma neteisinga, neišvengiamai įgyja pranašumą prieš savo konkurentus, kurie tokio ieškinio nepareiškė. Civilinis teismas, į kurį kreiptasi, priešingai nei kontrolės institucija, neturi galimybės ginčą išplėsti iki kitų infrastruktūros naudojimo sutarčių arba priimti sprendimą, kuris būtų taikomas visam nagrinėjamam sektoriui.
- 96 Ši situacija ne tik kvestionuoja principą, išplaukiantį iš teisės aktų, susijusių su prieiga prie geležinkelių infrastruktūros, pagal kurį priimti sprendimai yra privalomi visoms susijusioms šalims ir neišvengiamai lemia nevienodą teisę į prieigą turinčių subjektų vertinimą, o to Direktyva 2001/14 būtent ir siekiama išvengti, bet ir kelia pavojų tikslui užtikrinti sąžiningą konkurenciją geležinkelių paslaugų teikimo sektoriuje.

- 97 Taigi mokesčių grąžinimas taikant civilinės teisės nuostatas gali būti numatytas tik darant prielaidą, kad pagal nacionalinės teisės nuostatas mokesčių neteisėtumas teisės aktų, susijusių su prieiga prie geležinkelių infrastruktūros, atžvilgiu buvo iš anksto konstatuotas reguliavimo institucijos ar šios institucijos sprendimo peržiūrą atlikusio teismo, ir kai prašymas dėl grąžinimo veikiau yra ieškinio nacionaliniuose civiliniuose teismuose dalykas, o ne šiuose teisės aktuose numatyto skundo dalykas.
- 98 Šešta, iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad neatmetama taikaus ginčų sprendimo galimybė vykstant civiliniam procesui, todėl ir procesui, pradėtam pagal BGB 315 straipsnį. Teiginys, kad BGB 315 straipsnis išsaugo „savarankišką taikymo sritį“ paraleliai teisės aktams, susijusiems su prieiga prie geležinkelių infrastruktūros, reiškia, kad derybos siekiant taikiai išspręsti ginčą gali įvykti nedalyvaujant reguliavimo institucijai, kuri nėra tokio proceso šalis.
- 99 Toks reguliavimo institucijos nedalyvavimas prieštarauja Direktyvos 2001/14 30 straipsnio 3 dalies antro ir trečio sakinių, kuriuose numatyta, pirma, kad pareiškėjai ir infrastruktūros valdytojas dėl infrastruktūros mokesčių dydžio derėtis gali tik tuo atveju, jei tas derybas prižiūri reguliavimo institucija, ir, antra, kad pastaroji įsikiša, jeigu tos derybos neatitinka šios direktyvos reikalavimų, formuluotei ir tikslui.
- 100 Septinta, panašu, kad BGB 315 straipsnio, kuriuo remiasi Vokietijos teismai, taikymas nesuderinamas su Direktyva 2001/14 siekiamu tikslu skatinti valdytojus optimizuoti jų infrastruktūros naudojimą, be kita ko, remiantis minėtos direktyvos 12 straipsnio pirma pastraipa, kurioje numatyta galimybė infrastruktūros valdytojui imti mokesčių už paprašytus skirti, tačiau nepanaudotus geležinkelių pajėgumus. Motyvai, kuriais grindžiamas BGB 315 straipsnio taikymas ir pagal kuriuos šis straipsnis turi „savarankišką taikymo sritį“, paraleliai teisės aktų, susijusių su prieiga prie geležinkelių infrastruktūros, taikymo sričiai, lemia išvadą, kad į šių teisės aktų nuostatų konkrečius tikslus neatsižvelgiama.
- 101 Darant prielaidą, kad BGB 315 straipsnio taikymas leidžia atsižvelgti į Direktyva 2001/14 siekiamus konkrečius tikslus, kyla akivaizdus pavojus, kad konkrečiu atveju mokesčių sumažinimas siejamas su skirtumais, kiek tai susiję su skatinamuoju poveikiu, ir taip geležinkelių transporto įmonės skatinamos civiliniais ieškiniiais gauti naudos, kurios negauna kitos panašioje padėtyje esančios įmonės.
- 102 Toks skatinimas taip pat gali kelti pavojų esamam interesui prisidėti prie optimalaus infrastruktūros naudojimo taikant tinkamą organizavimo priemonę arba kuo anksčiau panaikinant prašymą rezervuoti pajėgumus, taip pažeidžiant Direktyvos 2001/14 12 straipsnio pirma pastraipa siekiamą tikslą.
- 103 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, darytina išvada, kad Direktyvos 2001/14 nuostatas, visų pirma jos 4 straipsnio 5 dalį ir 30 straipsnio 1, 3, 5 ir 6 dalis, reikia aiškinti taip, kad jomis draudžiama taikyti nacionalinės teisės aktus, kaip antai nagrinėjamus pagrindinėje byloje, kuriuose numatyta geležinkelių infrastruktūros naudojimo mokesčių teisingumo peržiūra, kurią konkrečiu atveju atlieka bendrosios kompetencijos teismai, ir galimybė prirėkus pakeisti šių mokesčių dydį, neatsižvelgiant į reguliavimo institucijos, numatytos šios direktyvos 30 straipsnyje, vykdomą priežiūrą.

Dėl trečiojo, ketvirtojo ir septintojo klausimų

- 104 Trečiasis, ketvirtasis ir septintasis klausimai pateikiami tik tuo atveju, jei į pirmąjį, antrąjį, penktąjį ir šeštąjį klausimus būtų atsakyta teigiamai.
- 105 Kadangi atsakymas į pirmąjį, antrąjį, penktąjį ir šeštąjį klausimus yra neigiamas, nereikia atsakyti į trečiąjį, ketvirtąjį ir septintąjį klausimus.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- ¹⁰⁶ Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

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

2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo, iš dalies pakeistos 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB, nuostatas, visų pirma jos 4 straipsnio 5 dalį ir 30 straipsnio 1, 3, 5 ir 6 dalis, reikia aiškinti taip, kad jomis draudžiama taikyti nacionalinės teisės aktus, kaip antai nagrinėjamus pagrindinėje byloje, kuriuose numatyta geležinkelių infrastruktūros naudojimo mokesčių teisingumo peržiūra, kurią konkrečiu atveju atlieka bendrosios kompetencijos teismai, ir galimybė prireikus pakeisti šių mokesčių dydį, neatsižvelgiant į reguliavimo institucijos, numatytos Direktyvos 2001/14, iš dalies pakeistos Direktyva 2004/49, 30 straipsnyje, vykdomą priežiūrą.

Parašai.