



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2017. gada 9. novembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Dzelzceļa transports – Direktīva 2001/14/EK – Infrastruktūras maksas – Tarifi – Valsts regulatīvā iestāde, kas uzrauga infrastruktūras maksu atbilstību šai direktīvai – Infrastruktūras lietošanas līgums starp dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa transporta uzņēmumu – Nediskriminācijas princips – Maksu atlīdzināšana, neiejaucoties minētajai iestādei un neizmantojot pārsūdzības procedūras, iesaistot šo iestādi – Valsts tiesiskais regulējums, atbilstoši kuram maksu netaisnīguma gadījumā civillietu tiesa var noteikt taisnīgu šo maksu apmēru

Lieta C-489/15

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Berlin* (Berlīnes apgabaltiesa, Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2015. gada 3. septembrī un kas Tiesā reģistrēts 2015. gada 17. septembrī, tiesvedībā

CTL Logistics GmbH

pret

DB Netz AG.

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs Ž. L. da Krušs Vilasa [*J. L. da Cruz Vilaça*], tiesneši E. Levits, E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], M. Bergere [*M. Berger*] (referente) un F. Biltšens [*F. Biltgen*],

ģenerālvokāts P. Mengoci [*P. Mengozzi*],

sekretārs K. Malaceks [*K. Malacek*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2016. gada 13. jūlija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *CTL Logistics GmbH* vārdā – *K.-P. Langenkamp, Rechtsanwalt*,
- *DB Netz AG* vārdā – *M. Kaufmann* un *T. Schmitt, Rechtsanwältin*,
- Vācijas valdības vārdā – *T. Henze* un *J. Möller*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *W. Mölls* un *J. Hottiaux*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2016. gada 24. novembra tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu (OV 2001, L 75, 29. lpp.), kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK (OV 2004, L 220, 16. lpp.) (turpmāk tekstā – “Direktīva 2001/14”), 4. panta 1. un 5. punktu, 6. panta 1. punktu, 8. panta 1. punktu, kā arī 30. panta 1.–3., 5. un 6. punktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *CTL Logistics GmbH* un *DB Netz AG* par atteikšanās un mainīšanas maksu atlīdzināšanu *DB Netz* pārvaldītās dzelzceļa infrastruktūras izmantošanai.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

- 3 Direktīvas 2001/14 preambulas 5., 7., 11., 12., 16., 20., 32., 34., 35., 40. un 46. apsvērumā šīs direktīvas mērķi attiecībā uz infrastruktūras izmantošanas maksām ir aprakstīti šādi:

“(5) Lai nodrošinātu pārskatāmību un nediskriminējošu pieeju dzelzceļa infrastruktūrai attiecībā uz visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, visas piekļuves tiesību izmantošanai nepieciešamās ziņas ir publicējamas tikla pārskatā.

[..]

(7) Rosinot optimālu dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, iznākums būs transporta izmaksu samazināšanās sabiedrībai.

[..]

(11) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jādod visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, jāmēģina apmierināt visu lietotāju un transporta veidu vajadzības taisnīgi un bez diskriminācijas.

(12) Dalībvalstu norādītajās robežās maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jārosina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus uzlabot savu infrastruktūru.

[..]

(16) Maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jāļauj uzņēmējiem godīgi konkurēt dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.

[..]

(20) Ir vēlams dot infrastruktūras pārvaldītājiem noteiktu rīcības brīvību, lai varētu efektīvāk izmantot infrastruktūru.

[..]

(32) Ir svarīgi līdz minimumam samazināt konkurences traucējumus, kas maksas iekasēšanas principu būtisku atšķirību dēļ var rasties vai nu starp dzelzceļa infrastruktūrām, vai transporta veidiem.

[..]

(34) Ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā ir vēlami, un infrastruktūras maksas iekasēšanas shēmām būtu jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji veikt attiecīgus ieguldījumus, kur tas ir ekonomiski izdevīgi.

(35) Jebkura maksas iekasēšanas shēma sūtīs lietotājiem ekonomiskus signālus; ir svarīgi, lai šie signāli dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu saskaņoti un ļautu tiem pieņemt racionālus lēmumus.

[..]

(40) Dzelzceļa infrastruktūra ir dabisks monopols; tādēļ jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji samazināt izmaksas un efektīvi apsaimniekot savu infrastruktūru.

[..]

(46) Dzelzceļa infrastruktūras efektīvai apsaimniekošanai un taisnīgai un nediskriminējošai lietošanai ir jāizveido regulatīvā iestāde, kas pārbauga minēto Kopienas noteikumu ievērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas neatkarīgi no iespējas piemērot tiesu iestāžu uzraudzību.”

4 Direktīvas 2001/14 1. panta 1. punktā bija paredzēts:

“Šī direktīva attiecas uz principiem un procedūrām, kas piemērojamas attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu un dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu.

Dalībvalstis nodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmās ir ievēroti šajā direktīvā noteiktie principi, un tādējādi ļauj infrastruktūras pārvaldītājam laist pārdošanā un izmantot pieejamo infrastruktūras jaudu efektīvi un vislabākajā veidā.”

5 Šīs direktīvas 3. pantā “Tikla pārskats” ir noteikts:

“1. Infrastruktūras pārvaldītājs, apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm, sagatavo un publicē tikla pārskatu, ko var iegūt par samaksu, kas nedrīkst pārsniegt šā pārskata publicēšanas izmaksas.

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

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

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

6 Direktīvas 2001/14 II nodaļa, kas ietver 4.–12. pantu, attiecas uz “Infrastruktūras maksām”.

7 Šīs direktīvas 4. panta ar nosaukumu “Maksas ieviešana, noteikšana un iekasēšana” 1., 4. un 5. punktā ir noteikts:

“1. Dalībvalstis izveido maksāšanas sistēmu, ievērojot vadības neatkarību, kas noteikta [Padomes 1991. gada 29. jūlija] Direktīvas 91/440/EEK [par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV 1991, L 237, 25. lpp.)] 4. pantā.

Saskaņā ar minēto vadības neatkarības nosacījumu dalībvalstis paredz arī konkrētus maksāšanas noteikumus vai deleģē šādas pilnvaras infrastruktūras pārvaldītājam. Maksu par infrastruktūras lietošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs.

[..]

4. Izņemot gadījumus, kad tiek veikti īpaši pasākumi saskaņā ar 8. panta 2. punktu, infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka izmantojamās maksāšanas shēmas pamatā ir vieni un tie paši principi visā šo pārvaldītāju tīklā.

5. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka maksāšanas shēmas piemērošanas iznākums ir līdzvērtīgas un nediskriminējošas maksas piemērošana dažādiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas sniedz līdzīgus pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, un ka faktiski piemērojamā maksa ir saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti tīkla pārskatā.”

8 Direktīvas 2001/14 7.–12. pantā ir sīkāk noteikts, kādas maksas var tikt iekasētas, un to aprēķināšanas veids.

9 Šīs direktīvas 7. panta “Maksas iekasēšanas principi” 3.–5. punktā ir noteikts:

“3. Neierobežojot 4. vai 5. punktu, vai 8. pantu, maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām nosaka tādu, kādas ir tiešās izmaksas, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus.

4. Infrastruktūras maksā var ietvert maksu, kas atspoguļo jaudas nepietiekamību kādā skaidri nosakāmā infrastruktūras daļā pārslodzes laikposmos.

5. Infrastruktūras maksas lielumu var mainīt, lai ņemtu vērā izmaksas, kas radušās vilcienu satiksmes izraisītās ietekmes uz vidi dēļ. Šādas izmaiņas diferencē atbilstīgi izraisītās ietekmes apjomam.

Vides aizsardzības izmaksu iekasēšanu, kas rada kopējo ieņēmumu pieaugumu, kuru uzkrāj infrastruktūras pārvaldītājs, tomēr atļauj tikai tad, ja šādu maksu salīdzināmā apjomā piemēro arī konkurējošajiem transporta veidiem.

Ja nenotiek salīdzināma apjoma vides aizsardzības maksas piemērošana citiem konkurējošajiem transporta veidiem, šādas izmaiņas nedrīkst mainīt infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu kopējo apjomu. Ja ir ieviesta salīdzināma apjoma vides aizsardzības maksas piemērošana dzelzceļam un konkurējošajiem transporta veidiem un ja tas rada papildus ieņēmumus, tad dalībvalstis lemj, kā izmantot šos ieņēmumus.”

10 Direktīvas 2001/14 8. panta “Izņēmumi no principiem attiecībā uz maksu” 1. un 2. punktā ir noteikts:

“1. Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piedzīt uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, caurskatāmiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu konkurētspēju, jo īpaši dzelzceļa kravu starptautisko pārvadājumu jomā. Maksas aprēķināšanas sistēmā ievēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu.

Maksas līmenis tomēr neliedz lietot infrastruktūru tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tās izmaksas, kuras tieši radušās dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas dēļ, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

2. Attiecībā uz konkrētiem ieguldījumu projektiem, kas tiks veikti nākotnē vai ir pabeigti ne agrāk kā 15 gadus pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz šādu projektu ilgtermiņa izmaksām, ja tie palielina efektivitāti un/vai izmaksu lietderību un ja tos citādi nevar vai nebūtu iespējas īstenot. Šādā maksas aprēķināšanas sistēmā var ietvert arī vienošanos par dalītu tā riska uzņemšanos, kas saistīts ar jaunajiem ieguldījumiem.”

11 Tās pašas direktīvas 9. panta 5. punktā ir paredzēts:

“Līdzīgiem pakalpojumiem piemēro līdzīgas atlaižu sistēmas.”

12 Šīs Direktīvas 2001/14 12. pants “Maksa par rezervēšanu” ir formulēts šādi:

“Infrastrukturā pārvaldītāji var piedzīt attiecīgu maksu par jaudu, kas ir pieprasīta, taču netiek izmantota. Šī maksa stimulē efektīvu jaudas izmantošanu.

Infrastrukturā pārvaldītājam vienmēr jābūt gatavam informēt jebkuru ieinteresētu pusi par infrastruktūras jaudu, kas ir iedalīta lietotājiem – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.”

13 Direktīvas 2001/14 IV nodaļas “Vispārīgi pasākumi” 30. pantā ar nosaukumu “Regulatīvā iestāde” ir noteikts:

“1. Neierobežojot 21. panta 6. punktu, dalībvalstis izveido regulatīvo iestādi. Šī iestāde, kas var būt par transporta jautājumiem atbildīgā ministrija vai jebkura cita iestāde, savā uzbūvē, finansējuma saņemšanā, juridiskajā formā un lēmumu pieņemšanā nav atkarīga ne no viena infrastruktūras pārvaldītāja, par maksas iekasēšanu atbildīgās iestādes, par jaudas iedalīšanu atbildīgās iestādes vai pretendenta. Iestāde darbojas saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem principiem, kas ļauj pārsūdzības un regulatīvās funkcijas piešķirt atsevišķām struktūrām.

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

- a) tikla pārskatu;
- b) tajā ietvertajiem kritērijiem;
- c) jaudas iedalīšanu un tās iznākumu;
- d) maksas iekasēšanas shēmu;
- e) tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pretendentam prasa vai var prasīt samaksāt;

[..]

3. Regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst II nodaļas prasībām un nav diskriminējoša. Pretendentu un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā. Regulatīvā iestāde iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs direktīvas prasības.

4. Regulatīvajai iestādei ir tiesības prasīt attiecīgu informāciju no infrastruktūras pārvaldītāja, pretendentiem un jebkuras iesaistītās trešās puses attiecīgajā dalībvalstī, un šī informācija ir jāsniedz bez liekas kavēšanās.

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

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

Ja tiek iesniegta apelācija par atteikumu piešķirt infrastruktūras jaudu vai par jaudas piedāvājuma noteikumiem, tad regulatīvā iestāde vai nu apstiprina, ka infrastruktūras pārvaldītāja lēmums nav jāgroza, vai pieprasa minētā lēmuma grozišanu saskaņā ar regulatīvās iestādes norādījumiem.

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

14 Atbilstoši Direktīvas 2001/14 I pielikumam, uz kuru ir norāde šīs direktīvas 3. panta 2. punktā, tikla pārskatā tostarp iekļauj šādu informāciju:

“[..]

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

[..]”

Vācijas tiesības

AEG

15 1993. gada 27. decembra *Allgemeines Eisenbahngesetz* (Vispārīgais dzelzceļa likums) (*BGBI.* 1993 I, 2378. lpp.), redakcijā, kas bija spēkā pamatlīnijas faktu laikā (turpmāk tekstā – “*AEG*”), 14. panta 4.–6. punktā ir noteikts:

“(4) Dzelzceļa pārvaldītājiem ir jānosaka savi tarifi atbilstoši rīkojumam, kas izdots saskaņā ar 26. panta 1. punkta 6. un 7. apakšpunktu, lai kompensētu izmaksas, kas viņiem radušās, sniedzot noteikumos paredzētos pakalpojumus 1. punkta pirmā teikuma izpratnē, kā arī peļņas normu tiktāl, cik tirgus situācija to pieļauj. Šajā nolūkā tie var noteikt un iekasēt ar dzelzceļa izmantošanu tieši saistīto izmaksu palielinājumus, turklāt ir pieļaujama diferenciacija starp pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem lielā attālumā, pasažieru pārvadājumiem nelielā attālumā vai kravas pārvadājumiem, kā arī atkarībā no šo transporta pakalpojumu tirgus daļām, garantējot konkurētspēju, it īpaši attiecībā uz starptautiskajiem preču pārvadājumiem pa dzelzceļu. Tādēļ šī punkta otrajā teikumā minētajā gadījumā maksa attiecībā uz vienu tirgus daļu nedrīkst pārsniegt tiešās dzelzceļa transporta izmaksas, kurām pieskaitīta peļņas norma atbilstoši tirgus situācijai. Saskaņā ar 26. panta 1. punkta 6. un 7. apakšpunktu

1. ir pieļaujami izņēmumi no maksas aprēķina kārtības atbilstoši pirmajam teikumam, ja ir ievērots izmaksu segšanas pienākums, vai
2. kontroles iestāde saskaņā ar vispārīgiem noteikumiem, kas pieņemti, saskaņojot ar *Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen* (Federālā elektrības, gāzes, telekomunikāciju, pasta un dzelzceļa aģentūra), regulatīvo iestādi, visus dzelzceļa pārvaldītājus var atbrīvot no pienākuma ievērot pirmā teikuma prasības.

(5) Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji uzņēmumi nosaka maksas par piekļuvi iekārtām, tostarp ar tām saistītajiem pakalpojumiem, tādā veidā, lai ļaunprātīgi netiktu skarta piekļuves atļaujas īpašnieku konkurētspēja. Ļaunprātīgs aizskārums it īpaši ir konstatējams gadījumos, kad:

1. pārvaldītājs pieprasa maksas, kuras nesamērīgi pārsniedz pirmajā teikumā minēto pakalpojumu sniegšanas izmaksas, vai
2. tiek dota priekšroka dažiem atļauju īpašniekiem, bez atbilstoša pamatojuma apejot citus.

(6) Personas, kurām ir piekļuves tiesības, un dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumi atbilstoši 1. punktā minētajiem noteikumiem vienojas sīkāk par piekļuvi, it īpaši attiecībā uz lietošanas datumiem, laiku un ilgumu, kā arī maksājamo maksu un citiem lietošanas nosacījumiem, tostarp par izmantošanas drošības noteikumiem.”

16 AEG 14.b panta 1. punktā, redakcijā, kas bija spēkā pamatlietas faktu laikā, ir paredzēts:

“Regulatīvā iestāde uzrauga dzelzceļa regulējuma noteikumu par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai ievērošanu, it īpaši attiecībā uz:

1. pakalpojumu sniegšanas grafika noteikšanu, īpaši attiecībā uz lēmumiem par sliežu ceļu piešķiršanu grafika ietvaros, tostarp par obligātajiem pakalpojumiem;
2. citiem lēmumiem par sliežu ceļu piešķiršanu, tostarp par obligātajiem pakalpojumiem;
3. piekļuvi pakalpojumu iekārtām, tostarp par obligātajiem pakalpojumiem;
4. izmantošanas nosacījumiem, tarifu principiem un maksu apmēriem.”

17 AEG 14.c pantā, redakcijā, kas bija spēkā pamatlietas faktu laikā, ir noteikts:

“(1) Pildot savus pienākumus, regulatīvā iestāde attiecībā uz valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumiem var veikt pasākumus, kas vajadzīgi, lai novērstu konstatētos ar dzelzceļa infrastruktūras pieeju saistīto dzelzceļa tiesību aktu pārkāpumus un nepieļautu šādu pārkāpumu atkārtošanos nākotnē.

(2) Personas, kurām ir piekļuves tiesības, valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumi un personas, kas rīkojas to vārdā, regulatīvās iestādes darbiniekiem to pienākumu izpildes nolūkā ļauj:

1. iekļūt telpās un iekārtās darba laikā un
2. iepazīties ar žurnāliem, komerciāla rakstura dokumentiem, datu bāzēm un citiem dokumentiem, un tos izsniedz uz atbilstoša datu nesēja.

(3) Personas, kurām ir piekļuves tiesības, valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumi un personas, kas rīkojas to vārdā, regulatīvās iestādes darbiniekiem to pienākumu izpildes nolūkā apņemas:

1. sniegt nepieciešamo informāciju;
2. paziņot nepieciešamos datus;
3. sniegt nepieciešamo palīdzību.

Tas it īpaši attiecas uz notiekošām vai noslēgtām sarunām par infrastruktūras izmantošanas maksām un citām maksām. Sniedzamajai informācijai jābūt patiesai, un tā jāsniedz labticīgi. Personas, kurām jāsniedz informācija, var atteikties izpaust informāciju, kura tām pašām vai Civilprocesa kodeksa 383. panta 1. punkta 1.–3. apakšpunktā minētajām personām varētu radīt kriminālatbildības vai administratīvās atbildības risku.

(4) Regulatīvā iestāde var izpildīt savu lēmumu atbilstoši šim likumam saskaņā ar noteikumiem par administratīvu aktu izpildi. Maksimālais naudas soda apmērs ir EUR 500 000.”

18 *AEG* 14.d pantā, redakcijā, kas bija spēkā pamatlietas faktu laikā, ir noteikts:

“(1) Valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumi regulatīvo iestādi informē par:

1. iecerētu lēmumu saistībā ar sliežu ceļu sadali grafikā, tostarp par saistītajiem pakalpojumiem, gadījumā, ja jānoraida pieprasījumi;
2. iecerētu lēmumu saistībā ar sliežu ceļu sadali ārpus grafika, tostarp par saistītajiem pakalpojumiem, gadījumā, ja jānoraida pieprasījumi;
3. iecerētu lēmumu saistībā ar piekļuvi pakalpojumu iekārtām, tostarp par saistītajiem pakalpojumiem, gadījumā, ja jānoraida pieprasījumi;
4. iecerētu lēmumu par pamatlīguma slēgšanu;
5. iecerētu lēmumu personai, kurai ir piekļuves atļauja, piemērot augstāku tarifu nekā tarifs, kas būtu jāpiemēro, pamatojoties uz dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumiem;
6. dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumu vai pakalpojumu iekārtu izmantošanas nosacījumu, tostarp tarifu principu un maksu apmēru, pielāgojumiem vai grozījumiem.

Pirmā teikuma 1.–5. punktā norādītie lēmumi ir jāpamato. Dzelzceļa pārvaldītājiem turklāt ir jānodrošina tarifu atbilstība 14. panta 4. punkta prasībām.”

19 *AEG* 14.e pantā, redakcijā, kas bija spēkā pamatlietas faktu laikā, ir paredzēts:

“(1) Pēc paziņojuma 14.d panta izpratnē saņemšanas regulatīvā iestāde var iebilst pret [..]:

1. lēmuma projektu atbilstoši 14.d panta pirmā teikuma 1., 3. un 5. punktam – 10 darba dienu laikā,
2. lēmuma projektu atbilstoši 14.d panta pirmā teikuma 2. punktam – vienas darba dienas laikā,
3. lēmuma projektu atbilstoši 14.d panta pirmā teikuma 4. punktam – četru nedēļu laikā,
4. pielāgošanu vai grozišanu 14.d panta pirmā teikuma 6. punkta izpratnē – četru nedēļu laikā,

ja šie iecerētie lēmumi ir pretrunā dzelzceļa tiesiskā regulējuma normām par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai.

(2) Pirms beidzies termiņš, kas noteikts:

1. 1. punkta 1.–3. apakšpunktā, iecerēto lēmumu nedrīkst paziņot piekļuves atļaujas īpašniekiem;
2. 1. punkta 4. apakšpunktā, dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumi vai pakalpojumu iekārtu izmantošanas nosacījumi, kā arī tarififikācijas principi un maksu apmēri nedrīkst stāties spēkā.

(3) Ja regulatīvā iestāde izmanto tās iebildumu celšanas tiesības:

1. punkta 1.–3. apakšpunktā paredzētajos gadījumos ir jāpieņem regulatīvās iestādes norādēm atbilstošs lēmums;
1. punkta 4. apakšpunktā minētajā gadījumā tas ir šķērslis dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumu vai pakalpojumu iekārtu izmantošanas nosacījumu, kā arī tarifācijas principu un maksu apmēru piemērošanai.

(4) Regulatīvā iestāde pilnībā vai daļēji var atbrīvot no 14.d pantā paredzētā paziņojuma sniegšanas. Tā šo atbrīvojumu var ierobežot tikai ar dažiem valsts dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumiem. Tā it īpaši šādi var rīkoties, ja tas nedraud radīt konkurences izkropļošanu.”

²⁰ AEG 14.f pantā ir noteikts:

“(1) Regulatīvā iestāde pēc savas ierosmes var pārbaudīt:

- dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumus vai pakalpojumu iekārtu izmantošanas nosacījumus,
- noteikumus par izmantošanas maksu un citu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja iekasēto maksu apmēru vai struktūru.

Regulatīvā iestāde var attiecībā uz nākotni:

- uzdot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem uzņēmumiem atbilstoši tās norādēm grozīt 1. punkta pirmajā teikumā minētos nosacījumus vai 2. punkta pirmajā teikumā minētos tarifus vai
- atcelt 1. punkta pirmajā teikumā minētos nosacījumus vai 2. punkta pirmajā teikumā minētos tarifus,

ja šie nosacījumi ir pretrunā dzelzceļa tiesiskā regulējuma normām par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai.

(2) Ja nav vienošanās par piekļuvi 14. panta 6. punkta izpratnē vai nav pamatlīguma 14.a panta izpratnē, dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma lēmumus regulatīvā iestāde var pārbaudīt pēc pieprasījuma vai pēc savas ierosmes. Tiesības iesniegt pieprasījumu ir personām, kurām ir piekļuves tiesības un kuru tiesības uz piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai var būt ierobežotas. Pieprasījumi ir jāiesniedz termiņā, kurā var pieņemt vienošanos atbilstoši pirmajam teikumam. Pārbaudī tostarp var veikt par:

- dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumiem vai pakalpojumu iekārtu izmantošanas nosacījumiem,
- jaudas sadales procesu un tā iznākumu;
- izmantošanas un citu maksu apmēru un struktūru.

Regulatīvā iestāde lūdz puses sniegt visu nepieciešamo informāciju saprātīgā termiņā, kas nepārsniedz divas nedēļas. Skaitot no šī termiņa beigām, regulatīvā iestāde divu mēnešu laikā pieņem lēmumu.

(3) Ja 2. punktā minētajā gadījumā dzelzceļa infrastruktūras uzņēmuma lēmums ierobežo pieprasījuma iesniedzēja tiesības uz piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, regulatīvā iestāde:

- nosaka dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumam pienākumu grozīt lēmumu vai

2. pati nosaka līguma nosacījumus, izlemj par līguma spēkā esamību un pasludina pretrunā esošos līgumus par spēkā neesošiem.”

EIBV

21 2005. gada 3. jūnija *Eisenbahninfrastuktur-Benutzungsverordnung* (Noteikumi par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu) (*BGBI.* 2005 I, 1566. lpp.), 2009. gada 3. jūnija redakcijā ar grozījumiem (*BGBI.* 2009 I, 1235. lpp.) (turpmāk tekstā – “*EIBV*”), 4. pantā ir noteikts:

“(1) Dzelzceļa tīkla pārvaldītājam ir jāparedz izmantošanas nosacījumi (dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumi), kas piemērojami 1. pielikuma 1. punktā paredzēto pakalpojumu sniegšanai, un:

1. tie jāpublicē oficiālā laikrakstā vai
2. tie jāpublicē internetā un oficiālajā laikrakstā jānorāda interneta adrese, kurā ar tiem var iepazīties.

Pēc piekļuves atļaujas īpašnieku pieprasījuma dzelzceļa tīklu pārvaldītājam uz sava rēķina tiem ir jā dara zināmi dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumi.

(2) Dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumos jāietver vismaz 2. pielikumā un citās šo noteikumu normās paredzētās norādes, kā arī sliežu ceļu vispārējie izmantošanas noteikumi. Dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumos neietilpst tarifu saraksts.

[..]

(5) Dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumi ir jāpublicē vismaz četrus mēnešus iepriekš, pirms beidzies 8. panta 1. punkta 2. apakšpunktā paredzētais termiņš pieteikumu par sliežu ceļu piešķiršanu grafika ietvaros iesniegšanai. Dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumi stājas spēkā, kad beidzies 8. panta 1. punkta 2. apakšpunktā paredzētais termiņš pieteikumu iesniegšanai.

(6) Dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumi ir vispārīgi piemērojami visiem pretendentiem. Tie ir saistoši visiem iesaistītajiem, neskarot tajos paredzētos vispārējos noteikumus. [..]”

22 *EIBV* 21. pantā ir paredzēts:

“(1) Dzelzceļa tīkla pārvaldītājam ir jānosaka savi tarifi par pamatpakalpojumiem tā, lai tie, ņemot vērā no pakalpojuma atkarīgas maksas, rosina dzelzceļa pārvaldītāju uzņēmumus un dzelzceļa tīkla pārvaldītājus samazināt traucējumus un veikt uzlabojumus dzelzceļa tīkla darbībā. No darbības atkarīgo tarifu principi ir piemērojami visam tīkla pārvaldītāja dzelzceļa tīklam.

(2) Izmantošanas maksa var ietvert maksu dzelzceļa pārvaldīšanas ietekmes uz vidi segšanai, un šajā ziņā ir jānošķir videi radītās sekas. Tā rezultātā nedrīkst mainīties dzelzceļa tīkla pārvaldītāja kopējie ieņēmumi.

(3) Infrastruktūras izmantošanas maksā var ietvert maksu, kas atspoguļo dzelzceļa jaudas nepietiekamību kādā skaidri nosakāmā infrastruktūras daļā pārslodzes laikposmos.

(4) Ja kāds transporta pakalpojums rada papildu izmaksas salīdzinājumā ar citiem transporta pakalpojumiem, tad šīs izmaksas drīkst ņemt vērā tikai attiecībā uz šo transporta pakalpojumu.

(5) Lai izvairītos no ievērojamām un nesamērīgām izmaiņām, 2. un 4. punktā minētās maksas un maksas par pamatpakalpojumiem var attiecināt uz atbilstošiem laikposmiem.

(6) Ja šajos noteikumos nav paredzēts citādi, maksas aprēķina vienādā kārtībā visiem piekļuves atļaujas īpašniekiem. Maksas ir jāsamazina, ja dzelzceļa tīkli, pārmiju un drošības sistēmas vai ar tiem saistītās posmu apgādes iekārtas nav atbilstošas līguma noteikumiem.

(7) Dzelzceļa tīkla pārvaldītāja maksas ir jāpublicē vai jāpaziņo saskaņā ar 4. panta 1. punktu pirms 8. panta 1. punkta 2. apakšpunktā noteiktā termiņa sākuma. Tās ir piemērojamas visam jaunā grafika periodam.”

BGB

- 23 *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civillkodekss, turpmāk tekstā – “*BGB*”) 315. panta “Līgumslēdzēja noteiktā atlīdzība” 1. un 3. punktā ir noteikts:

“(1) Ja atlīdzība ir jānosaka vienai līgumslēdzējai pusei, šaubu gadījumā ir jāpieņem, ka noteikšanai ir jānotiek *ex aequo et bono*.

[..]

(3) Ja noteikšanai ir jānotiek *ex aequo et bono*, pielīgtais noteikums ir saistošs otrai līgumslēdzējai pusei tikai tad, ja tas ir taisnīgs. Ja tas ir netaisnīgs, noteikums tiek noteikts ar tiesas spriedumu. [..]”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 24 *CTL Logistics* ir privāts dzelzceļa transporta uzņēmums, kas izmanto *DB Netz*, valsts uzņēmuma, pārvaldīto dzelzceļa infrastruktūru.
- 25 *DB Netz* saviem klientiem piedāvā pret atlīdzību lietot savu dzelzceļa infrastruktūru, pamatojoties uz t.s. “infrastruktūras lietošanas” līgumiem. Pēdējie minētie ir tipveida līgumi, kuros regulēti līgumattiecību principi starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un *DB Netz* un kuri ir individuālo infrastruktūras izmantošanas līgumu, kurus slēdz slēdz sliežu ceļu izmantošanai, pamatā. Šo tipveida līgumu prasības ir iestrādātas katrā individuālajā līgumā.
- 26 Saskaņā ar šiem infrastruktūras lietošanas līgumiem *DB Netz* dzelzceļa tīkla lietošanas priekšnosacījums ir sliežu ceļu maksas samaksa, kas jāmaksā *CTL Logistics* un tiek aprēķināta pēc spēkā esošā tarifa. Šos tarifus, sauktus arī par “sliežu ceļu maksu sistēmu” (turpmāk tekstā – “*SCMS*”), izstrādā iepriekš *DB Netz* noteiktam laika posmam, nepiedaloties dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- 27 Pamatlietas dalībnieku starpā pastāv strīds par konkrētām atteikšanās un mainīšanas maksām, kuras *DB Netz* vienpusēji ir iekļāvusi *SCMS* un kuras ir tikušas piemērotas gadījumos, kad *CTL Logistics* ir vēlējusies mainīt vai atcelt kāda sliežu ceļa rezervāciju. Laika posmā no 2004. līdz 2011. gadam *CTL Logistics* maksāja maksas saistībā ar *SCMS*, taču vēlāk tā nolēma pieprasīt atmaksāšanu.
- 28 Šajā nolūkā *CTL Logistics*, iepriekš nevēršoties regulatīvajā iestādē, vērsās *Landgericht Berlin* (Berlīnes apgabaltiesa, Vācija).
- 29 Šī sabiedrībā uzskata, ka maksu par atteikšanos un mainīšanu *DB Netz* ir noteikusi vienpusēji un netaisnīgi. Atbilstoši *BGB* 315. pantam šī *DB Netz* maksas noteikšana neesot spēkā un tiesai esot jāizlemj par maksu, kuras apmērs būtu jānosaka *ex aequo et bono*. Pārmaksātās summas esot samaksātas bez tiesiska pamata, un tās esot jāatmaksā.

30 Iesniedzējtiesa apstiprina, ka saskaņā ar apelācijas instanču tiesu un *Bundesgerichtshof* (Federālā Augstākā tiesa, Vācija) judikatūru civillietu tiesām tādās lietās kā pamatlīta faktiski ir kompetence pārbaudīt atbildētājas SCMS no taisnīguma aspekta un attiecīgā gadījumā pieņemt lēmumus, veicot izvērtējumu *ex aequo et bono*. Saskaņā ar šo judikatūru nedz *AEG*, nedz *EIBV* nav pretrunā pārbaudei no civiltiesību aspekta, kas pamatota ar *BGB* 315. pantu, jo dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu noteikšana ietver plašu privātautonomu novērtējuma brīvību, neraugoties uz regulatīvās iestādes veiktajām pārbaudēm.

31 Turklāt saskaņā ar šo judikatūru procesuālu iemeslu dēļ *BGB* 315. pants un Vācijas dzelzceļa tiesiskais regulējums ir jāpiemēro jauktā veidā. Vēršoties tiesā, pamatojoties uz *BGB* 315. pantu, noteikti būtu jāpārbauda dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmuma noteiktā maksa un attiecīgā gadījumā tā jāsamazina līdz robežai, kas izrietētu no taisnīguma pārbaudes, turklāt tas būtu jādara ar iedarbību *ex tunc*.

32 Savukārt iesniedzējtiesa uzskata, ka taisnīguma pārbaude pamatojoties uz *BGB* 315. pantu un vienlaicīga Direktīvas 2001/14 prasību piemērošana nav pieļaujama. Tā uzskata, ka minētajā 315. pantā *de facto* tiek īstenota regulatīva funkcija, kas nav saderīga ar tās piešķiršanu vienai vienīgai regulatīvai iestādei atbilstoši minētās direktīvas 30. panta 1. punkta pirmajam teikumam, un tajā nav pietiekami ņemti vērā šajā direktīvā izklāstītie principi infrastruktūras lietošanas maksu aprēķināšanas jomā.

33 Šajos apstākļos *Landgericht Berlin* (Berlīnes apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai Savienības tiesību normas, it īpaši Direktīvas [2001/14] 30. panta 1. punkta pirmais teikums, 2. un 3. punkts, 5. punkta pirmā daļa un 6. punkts, ir jāinterpretē tādējādi, ka ir izslēgta tādas infrastruktūras izmantošanas maksas atgūšana, par kuru ir notikusi vienošanās vai kas ir noteikta pamata vienošanās starp infrastruktūras pārvaldītāju un pretendentu ietvaros, ja tā nav apstiprināta procedūrā valsts regulatīvajā iestādē un attiecīgā tiesas procesā, kurā ir tikuši pārbaudīti šie regulatīvās iestādes lēmumi?

2) Vai Savienības tiesību normas, it īpaši Direktīvas [2001/14] 30. panta 1. punkta pirmais teikums, 2. punkts, 3. punkts, 5. punkta pirmā daļa un 6. punkts, ir jāinterpretē tādējādi, ka ir izslēgta tādas infrastruktūras lietošanas maksas atgūšana, par kuru ir notikusi vienošanās vai kas ir noteikta pamata vienošanās starp infrastruktūras pārvaldītāju un pretendentu ietvaros, ja iepriekš valsts regulatīvā iestāde nav izskatījusi jautājumu par apstrīdēto infrastruktūras lietošanas maksu?

3) Vai ar Savienības tiesību prasībām, atbilstoši kurām infrastruktūras pārvaldītājiem ir pienākums ievērot tādas vispārējās prasības par maksas noteikšanu kā, piemēram, izmaksu segšanas prasība (Direktīvas [2001/14] 6. panta 1. punkts) un kritēriju ievērošana saistībā ar pieļaujamību tirgus situācijā (Direktīvas [2001/14] 8. panta 1. punkts), ir saderīga infrastruktūras lietošanas maksas taisnīguma pārbaude civiltiesiskā kārtā, pamatojoties uz valsts civiltiesību normu, atbilstoši kurai tiesām ir atļauts pārbaudīt viena līgumslēdzēja izvirzītu noteikumu par atlīdzību un vajadzības gadījumā ar pašas tiesas lēmumu noteikt atlīdzību *ex aequo et bono*?

4) Ja uz trešo jautājumu tiek atbildēts apstiprinoši, vai civillietu tiesai, īstenojot tās rīcības brīvību, ir jāievēro Direktīvas [2001/14] prasības par dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanu, un, ja tas tā ir, kādas?

5) Vai maksas taisnīguma pārbaude civiltiesiskā kārtā, pamatojoties uz trešajā jautājumā minēto valsts tiesību normu, šajā ziņā ir saderīga ar Savienības tiesībām, ja civillietu tiesas, atkāpjoties no vispārējiem dzelzceļa pārvaldītāja maksas noteikšanas principiem un apmēriem, nosaka maksu, lai gan dzelzceļa pārvaldītājam atbilstoši Savienības tiesībām ir pienākums īstenot nediskriminējošu vienlīdzīgu attieksmi pret visām personām, kurām ir tiesības uz piekļuvi (Direktīvas [2001/14] 4. panta 5. punkts)?

- 6) Vai infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās maksas taisnīguma pārbaude civiltiesiskā kārtā ir saderīga ar Savienības tiesībām, ņemot vērā, ka Savienības tiesībās ir noteikta regulatīvās iestādes piekritība domstarpību atrisināšanā starp infrastruktūras pārvaldītāju un personu, kurai ir piekļuves tiesības, par infrastruktūras lietošanas maksu vai tās apmēru vai struktūru, kas ir vai būtu jāmaksā personai, kurai ir piekļuves tiesības, (Direktīvas [2001/14] 30. panta 5. punkta trešā daļa), un turklāt regulatīvā iestāde, ņemot vērā, iespējams, daudzos strīdus dažādās civillietu tiesās, nevarētu vairs nodrošināt vienotu tiesību aktu dzelzceļa jomā piemērošanu (Direktīvas [2001/14] 30. panta 3. punkts)?
- 7) Vai ar Savienības tiesībām, it īpaši Direktīvas 2001/14/EK 4. panta 1. punktu, ir saderīga situācija, ka atbilstoši valsts tiesību normām visas infrastruktūras pārvaldītāju noteiktās infrastruktūras lietošanas maksas ir jāaprēķina, balstoties tikai uz tiešajām izmaksām?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo, otro, piekto un sesto jautājumu

- 34 Ar pirmo, otro, piekto un sesto jautājumu, kuri jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 2001/14 normas, īpaši tās 4. panta 5. punkts un 30. panta 1., 3., 5. un 6. punkts, ir jāinterpretē tādējādi, ka tām ir pretrunā tāda valsts tiesiskā regulējuma kā pamatlietā piemērošana, atbilstoši kuram dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksu taisnīgums katrā atsevišķā gadījumā ir jāpārbauda parastajām tiesām, un pastāv iespēja attiecīgā gadījumā grozīt šo maksu apmēru neatkarīgi no šīs direktīvas 30. pantā paredzētās regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības.
- 35 Vispirms, lai atbildētu uz pirmo jautājumu, ir jāatgādina Direktīvas 2001/14 mērķi, kā arī principi un materiālās un formālās prasības, kas tajā izvirzītas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu jomā.

Direktīvas 2001/14 mērķi

- 36 Viens no Direktīvas 2001/14 mērķiem it īpaši ir nediskriminējošas piekļuves nodrošināšana infrastruktūrai, kā tas tostarp noteikts šīs direktīvas preambulas 5. un 11. apsvērumā (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Ungārija, C-473/10, EU:C:2013:113, 47. punkts, un 2013. gada 18. aprīlis, Komisija/Francija, C-625/10, EU:C:2013:243, 49. punkts).
- 37 Vēl viens Direktīvas 2001/14 mērķis ir nodrošināt godīgu konkurenci. Šīs direktīvas preambulas 16. apsvērumā šajā ziņā ir noteikts, ka maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jāļauj uzņēmējiem godīgi konkurēt dzelzceļa pakalpojumu sniegšanā.
- 38 Ar Direktīvu 2001/14 izveidotā maksas iekasēšanas sistēma kā pārvaldības instruments palīdz arī cita mērķa sasniegšanai, proti, nodrošināt infrastruktūras pārvaldītāja neatkarību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Spānija, C-483/10, EU:C:2013:114, 44. punkts, un 2013. gada 28. februāris, Komisija/Vācija, C-556/10, EU:C:2013:116, 82. punkts).
- 39 Turklāt atbilstoši šīs direktīvas preambulas 12. apsvērumam, lai sasniegtu mērķi nodrošināt efektīvu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, minētajām sistēmām būtu jārosina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji dalībvalstu noteiktajās robežās uzlabot savu infrastruktūru (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Vācija, C-556/10, EU:C:2013:116, 82. punkts).
- 40 Šī mērķa īstenošanai atbilstoši Direktīvas 2001/14 preambulas 20. apsvērumam infrastruktūras pārvaldītājiem būtu vēlams piešķirt zināmu rīcības brīvību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Spānija, C-483/10, EU:C:2013:114, 44. punkts, un 2013. gada 28. februāris, Komisija/Vācija, C-556/10, EU:C:2013:116, 82. punkts).

- 41 Tāpat šīs direktīvas preambulas 34. apsvērumā ir noteikts, ka ieguldījumi dzelzceļa infrastruktūrā ir vēlama, un infrastruktūras maksas iekasēšanas shēmām būtu jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji veikt attiecīgus ieguldījumus, kur tas ir ekonomiski izdevīgi. Taču pārvaldītāji nedrīkst tikt mudināti ieguldīt infrastruktūrā, ja tiem nav zināmas rīcības brīvības maksas iekasēšanas sistēmas ietvaros (spriedums, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Spānija, C-483/10, EU:C:2013:114, 45. punkts).
- 42 Visbeidzot, tā kā dzelzceļa infrastruktūra ir dabisks monopols, šīs direktīvas preambulas 40. apsvērumā ir teikts, ka tādēļ ir jāstimulē infrastruktūras pārvaldītāji samazināt izmaksas un efektīvi apsaimniekot savu infrastruktūru.
- 43 Šādai dzelzceļa infrastruktūras efektīvai apsaimniekošanai, kā arī taisnīgai un nediskriminējošai lietošanai atbilstoši šīs pašas direktīvas preambulas 46. apsvērumam ir jāizveido regulatīvā iestāde, kas pārtrauga atbilstošo Savienības noteikumu ievērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas neatkarīgi no iespējas piemērot tiesu iestāžu uzraudzību.

Direktīvā 2001/14 ietvertie materiālie principi

- 44 Saskaņā ar Direktīvas 2001/14 1. panta 1. punkta otro daļu, lai infrastruktūras pārvaldītājs varētu laist pārdošanā un izmantot pieejamo infrastruktūras jaudu efektīvi un vislabākajā veidā, dalībvalstīm ir jānodrošina, ka dzelzceļa infrastruktūras maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmās ir ievēroti šajā direktīvā noteiktie principi.
- 45 Šajā ziņā, tā kā priekšnoteikums godīgai konkurencei dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas jomā ir vienlīdzīga attieksme pret dzelzceļa uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar minētās direktīvas 4. panta 5. punktu ir jānodrošina, ka maksu shēmas piemērošanas iznākums ir līdzvērtīgs un nediskriminējošs maksas piemērošana dažādiem dzelzceļa pavadājumu uzņēmumiem, kas sniedz līdzīgus pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, un ka faktiski piemērojamā maksa ir saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti tikla pārskatā.
- 46 Jāatgādina, ka ar šo normu tiek īstenots minētās direktīvas preambulas 11. apsvērumā ietvertais princips, atbilstoši kuram maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas shēmām būtu jānodrošina visiem uzņēmumiem vienlīdzīgas un nediskriminējošas piekļuves iespējas un, ciktāl iespējams, būtu jāmēģina visu lietotāju un satiksmes veidu vajadzības apmierināt taisnīgi un nediskriminējošā veidā.
- 47 Šis princips, kas izriet no Direktīvas 2001/14 preambulas 11. apsvēruma un 9. panta 5. punkta un paredz, ka līdzīgiem pakalpojumiem ir piemērojamas līdzīgas atlaižu sistēmas, tādējādi ir centrālais kritērijs infrastruktūras izmantošanas maksas atmaksāšanas noteikšanai.
- 48 Lai sasniegtu šādi noteikto mērķi un lai panāktu pārskatāmību Direktīvas 2001/14 3. pantā, kurā pārņemts tās preambulas 5. apsvēruma saturs, infrastruktūras pārvaldītājam uzliek pienākumu sagatavot un publicēt tikla pārskatu, tajā tostarp saskaņā ar Direktīvas 2001/14 I pielikumu norādot tarifkācijas principus un apmērus.
- 49 Šajā pašā dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu noteikšanas un iekasēšanas kontekstā Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta otrajā daļā ir paredzēts, ka maksu par infrastruktūras lietošanu nosaka un iekasē infrastruktūras pārvaldītājs, kuram atbilstoši minētās direktīvas 4. panta 4. un 5. punktam ir jānodrošina vienotu principu piemērošana (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Vācija, C-556/10, EU:C:2013:116, 84. punkts, un 2013. gada 3. oktobris, Komisija/Itālija, C-369/11, EU:C:2013:636, 41. punkts).
- 50 Tādēļ infrastruktūras pārvaldītājiem, kuriem nediskriminējošā veidā jānosaka un jāiekasē maksas, ir ne tikai vienādi visiem jāpiemēro dzelzceļa tīkla izmantošanas nosacījumi, bet arī jāraugās, lai faktiski iekasētās maksas atbilstu šiem nosacījumiem.

- 51 Izklāstītais Direktīvā 2001/14 ietvertais nediskriminācijas princips ir saistīts ar novērtējuma brīvību, kas ar šo direktīvu tiek piešķirta attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras maksu noteikšanu un iekasēšanu. Papildus dalībvalstīm paredzētajai rīcības brīvībai saistībā ar Direktīvas 2001/14 7. un nākamo pantu normu transponēšanu un piemērošanu šīs direktīvas 4. panta 1. punkta otrajā daļā šajā ziņā ir paredzēts, ka maksas aprēķināšana ir jāveic infrastruktūras pārvaldītājam, kuram tādējādi arī tiek atzīta zināma novērtējuma brīvība.
- 52 Šajā kontekstā atbilstoši Direktīvas 2001/14 12. pantam gadījumos, kad minētais pārvaldītājs, kuram nav pienākuma iekasēt atcelšanas maksu, tomēr nolemj to iekasēt, jo šī maksa veicina jaudas efektīvu izmantošanu, ar nosacījumu, ka šai maksai jābūt atbilstoša apmēra un tā ir noteikta saskaņā ar minētās direktīvas 1. panta 1. punkta otrajā daļā pausto principu.
- 53 Līdzīga doma ir ietverta arī Direktīvas 2001/14 preambulas 7. apsvērumā, minot, ka, rosinot optimālu dzelzceļa infrastruktūras lietošanu, rezultātā samazināsies sabiedrības transporta izmaksas.
- 54 Visbeidzot ir jānorāda, ka atbilstoši šīs direktīvas preambulas 35. apsvērumam maksas iekasēšanas shēma sūta lietotājiem ekonomiskus signālus un ka ir svarīgi, lai šie signāli dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu saskaņoti un ļautu tiem pieņemt racionālus lēmumus. No tā izriet, ka šie stimuli vēlamu efektu var sasniegt tikai tad, ja infrastruktūras pārvaldītājam faktiski ir iespējams savu rīcību tirgū pielāgot tā apstākļiem. Līdz ar to Direktīvā 2001/14 infrastruktūras pārvaldītājam ir piešķirta zināma novērtējuma brīvība, lai tas varētu sasniegt šīs direktīvas mērķus. Šo mērķu ņemšana vērā izpaužas kā vienvērtīgu visu veidu maksu, tostarp arī maksu par pieprasītajām, bet neizmantotajām jaudām, noteikšana un kontrole.

Direktīvā 2001/14 ietvertie procesuālie principi

- 55 Attiecībā uz regulatīvo iestādi Direktīvas 2001/14 preambulas 46. apsvērumā ir noteikts, ka dzelzceļa infrastruktūras efektīvai apsaimniekošanai un taisnīgai un nediskriminējošai lietošanai ir jāizveido regulatīvā iestāde, kas pārrauga šo Savienības tiesību normu piemērošanu un pilda pārsūdzības iestādes funkcijas neatkarīgi no iespējas piemērot tiesu iestāžu uzraudzību.
- 56 Tādējādi saskaņā ar šīs direktīvas 30. panta 1. punktu dalībvalstīm ir jāizveido šāda iestāde, kurā atbilstoši minētās direktīvas 30. panta 2. punktam ir tiesības vērsties pretendentam, kurš uzskata, ka “notikusi netaisnība, diskriminācija vai [tas] ir cietis jebkādā citā veidā”. Atbilstoši pēdējai minētajai normai šādu apelāciju var iesniegt par infrastruktūras pārvaldītāja lēmumiem par maksas iekasēšanas shēmu vai tādu infrastruktūras maksas apjomu vai struktūru, ko pretendentam prasa vai var prasīt samaksāt, un regulatīvajai iestādei saskaņā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punktu ir pienākums ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pieņemt lēmumu par jebkādam sūdzībām un rīkoties, lai stāvokli uzlabotu.
- 57 No tā izriet, ka papildus konkrētā gadījumā piemērojamo maksu izvērtējumam šai iestādei ir jāraugās, lai visas šīs maksas, kas ietilpst maksu sistēmā, atbilstu minētās direktīvas prasībām.
- 58 Regulatīvās iestādes, kura raugās, lai maksas nebūtu diskriminējošas, īstenotā centralizētā uzraudzība tādējādi atbilst principam, ka minētās maksas centralizēti nosaka pārvaldītājs, ievērojot nediskriminācijas principu.
- 59 Šim aspektam atbilst normas par regulatīvās iestādes pieņemto lēmumu sekām, kā arī tās veikto pārbaužu tvērumu.
- 60 Šajā ziņā atbilstoši Direktīvas 2001/14 30. panta 3. punkta pirmajam teikumam regulatīvā iestāde nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāja noteiktā maksa atbilst šīs direktīvas II nodaļas prasībām un nav diskriminējoša. Turklāt šīs direktīvas 30. panta 3. punkta otrajā teikumā ir paredzēts, ka

pretendentu un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā, kura iejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs direktīvas prasības.

- 61 Saskaņā ar Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punkta otro daļu regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir saistoši visām pusēm, turklāt tiem ir arī *erga omnes* spēks.
- 62 Atbilstoši Direktīvas 2001/14 30. panta 6. punktam ir jānodrošina šo lēmumu pārbaude tiesā.
- 63 Uz iesniedzējtiesas uzdotajiem pirmo, otro, piekto un sesto jautājumu, kas ir pārformulēti šī sprieduma 34. punktā, ir jāatbild, ņemot vērā minētos principus.

BGB 315. panta normas, kā tās interpretējusi iesniedzējtiesa

- 64 Attiecībā uz *BGB 315.* pantu no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka šajā Vācijas civiltiesību normā ir paredzēts, ka, ja pusei kā infrastruktūras pārvaldītājam ar tiesību normu vai līguma noteikumiem ir paredzētas tiesības vienpusēji noteikt līgumisko atlīdzību, šīs tiesības šaubu gadījumā tomēr ir jāsteno atbilstoši taisnīguma principam. Taisnīguma ievērošanu var pārbaudīt civillietu tiesas, kuras, konstatējot atlīdzības netaisnīgo raksturu, to nosaka pēc sava ieskata taisnīgā apmērā ar tiesas nolēmumu. *BGB 315.* panta mērķis tādējādi ir konkrētos gadījumos koriģēt atlīdzības pārmērīgumu vai nesamērīgumu attiecībā pret līguma priekšmetu.
- 65 Iesniedzējtiesa turklāt konstatē, ka saskaņā ar Vācijas civillietu tiesu judikatūru *DB Netz* infrastruktūras izmantošanas līgumu prasības saistībā ar sliežu ceļu maksu sistēmu paredz, pirmkārt, tiesības noteikt līgumisko atlīdzību un, otrkārt, ka tiesiskajā regulējumā noteiktais pienākums sagatavot tarifu sarakstus ir tiesības noteikt likumā paredzētu atlīdzību. Šīs tiesas no minētā ir secinājušas, ka to kompetencē ietilpst pārbaudīt maksas atbilstoši *BGB 315.* panta 3. punktam un attiecīgā gadījumā pieņemt savus nolēmumus šajā ziņā, veicot novērtējumu *ex aequo et bono*.
- 66 Iesniedzējtiesas skatījumā, Vācijas tiesas Vācijas dzelzceļa tiesisko regulējumu, proti, *AEG* un *EIBV* normas, ar kurām transponē Direktīvu 2001/14, interpretē tādējādi, ka tas nav pretrunā civiltiesiskas pārbaudes veikšanai, pamatojoties uz *BGB 315.* pantu. Šāda pārbaude nav izslēdzama, ņemot vērā, ka saskaņā ar privātautonomijas principu infrastruktūras pārvaldītājam ir rīcības brīvība, nosakot atlīdzību par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, neraugoties uz regulatīvās iestādes pārbaudēm.
- 67 Saskaņā ar šo judikatūru procesuālu iemeslu dēļ *BGB 315.* pants un Vācijas dzelzceļa tiesiskais regulējums ir jāpiemēro jauktā veidā. Dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums bez īpašiem nosacījumiem var celt prasību saskaņā ar šo pantu par taisnīgas maksas noteikšanu tiesā. Šādas prasības rezultātā obligāti tiek veikta infrastruktūras pārvaldītāja noteiktās maksas kontrole un attiecīgā gadījumā tās apmērs atbilstoši taisnīguma novērtējumam tiek samazināts *ex tunc*, taču šādas sekas ne vienmēr ir attiecināmas uz regulatīvās iestādes pieņemtiem lēmumiem.
- 68 Visbeidzot saskaņā ar minēto judikatūru *BGB 315.* pantu var piemērot arī tad, ja maksas tiek noteiktas kā vispārējais tarifs, jo juridiskā saikne starp dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumu un dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumu no civiltiesiskā aspekta ir regulēta ar *AEG* 14. panta 6. punktu.

Tiesas atbilde

- 69 Vispirms ir jāatgādina, ka no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem izriet, ka taisnīguma pārbaude, ko veic valsts civillietu tiesas atbilstoši *BGB 315.* panta 3. punktam, ir vispārējs civiltiesību, konkrēti, līgumtiesību, instruments, kam nav konkrētas saiknes ar infrastruktūras pārvaldītāju iekasēto maksu kontroli, kas paredzēta Direktīvā 2001/14. Tādējādi ar šo normu cenšas panākt taisnīgu līdzsvaru katrā gadījumā atsevišķi.

- 70 Taču jākonstatē, ka, pirmkārt, taisnīguma izvērtējums katrā gadījumā atsevišķi ir pretrunā Direktīvas 2001/14 4. panta 5. punktā un preambulas 11. apsvērumā ietvertajam nediskriminācijas principam, kā jau ticis izklāstīts šī sprieduma 45.–54. punktā.
- 71 Šajā ziņā no lietas materiāliem arī izriet, ka Vācijas civillietu tiesu judikatūras pamatā ir princips, ka *BGB* 315. pantam ir “autonoma piemērošanas joma”, kas ir paralēla dzelzceļa tiesiskā regulējuma piemērošanas jomai, un ka līdz ar to būtu jāpārbauda, vai infrastruktūras pārvaldītājs rīcības brīvības, kas tam piešķirta ar valsts tiesisko regulējumu maksu noteikšanas jomā, ietvaros ir atbilstoši ņēmis vērā prasītāja dzelzceļa pārvaldījuma uzņēmuma intereses, kuras sniedzas vēl aiz piekļuves tīklam nosacījumu nediskriminējošā rakstura.
- 72 Šajā ziņā ir pietiekami konstatēt, ka minētās judikatūras rezultātā tiek piemēroti materiālie vērtējuma kritēriji par atlīdzībām, kas nav paredzētas atbilstošajās Direktīvas 2001/14 normās.
- 73 Šie kritēriji, kurus taisnīguma pārbaudes ietvaros, pamatojoties uz *BGB* 315. pantu, piemēro civillietu tiesas, tādējādi apdraud Direktīvas 2001/14 mērķu īstenošanu, jo nav minētajā judikatūrā atzītu vienveidīgu kritēriju, jo tie tiek piemēroti katrā atsevišķā gadījumā, ņemot vērā līguma priekšmetu un pušu intereses.
- 74 Liekot uzsvāru vienīgi uz individuālā līguma ekonomisko izdevīgumu, *BGB* 315. panta piemērošanā netiek ņemts vērā fakts, ka vienīgi atbilstoši vienveidīgiem kritērijiem noteiktas maksas var nodrošināt, ka politika maksu jomā tiek īstenota vienādi attiecībā uz visiem dzelzceļa uzņēmumiem.
- 75 Taisnīguma izvērtējums, pamatojoties uz *BGB* 315. pantu līguma ietvaros, no vienas puses, un no Direktīvas 2001/14 izrietošo dzelzceļa tiesisko regulējumu, no otras puses, sniedz dažādus secinājumus, kurus piemērojot vienam un tam pašam līgumam, var rasties pretrunīgi rezultāti.
- 76 Tādēļ taisnīguma principa piemērošana Vācijas tiesās ir pretrunā Direktīvā 2001/14 ietvertajiem principiem, īpaši vienlīdzīgas attieksmes pret dzelzceļa pārvaldījuma uzņēmumiem principam.
- 77 Otrkārt, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punktu dalībvalstīm jāizveido maksas iekasēšanas sistēma. Tās var arī paredzēt specifiskus maksas iekasēšanas noteikumus, allaž ievērojot infrastruktūras pārvaldītāja vadības neatkarību. Saskaņā ar šo tiesību normu pēdējais minētais, pirmkārt, nosaka infrastruktūras izmantošanas maksu un, otrkārt, iekasē to (skat. it īpaši spriedumus, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Spānija, C-483/10, EU:C:2013:114, 39. punkts, un 2013. gada 3. oktobris, Komisija/Itālija, C-369/11, EU:C:2013:636, 41. punkts).
- 78 Tādējādi šajā tiesību normā ir paredzēta kompetenču sadale starp dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītāju saistībā ar maksas iekasēšanas shēmām. Dalībvalstīm ir jānosaka maksas iekasēšanas kārtība, bet maksas noteikšana un iekasēšana principā ir infrastruktūras pārvaldītāja ziņā (spriedumi, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Spānija, C-483/10, EU:C:2013:114, 41. punkts; 2013. gada 11. jūlijs, Komisija/Čehijas Republika, C-545/10, EU:C:2013:509, 34. punkts, un 2013. gada 3. oktobris, Komisija/Itālija, C-369/11, EU:C:2013:636, 42. punkts).
- 79 Lai sasniegtu mērķi panākt infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldības neatkarību, tam maksas iekasēšanā, ko ir noteikušas dalībvalstis, ir jābūt zināmai rīcības brīvībai, lai maksas apmēru noteiktu tā, lai tam ļautu to izmantot kā pārvaldības instrumentu (spriedumi, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Spānija, C-483/10, EU:C:2013:114, 44. un 49. punkts, kā arī 2013. gada 11. jūlijs, Komisija/Čehijas Republika, C-545/10, EU:C:2013:509, 35. punkts).
- 80 No Direktīvas 2001/14 preambulas 12. apsvēruma izriet, ka dalībvalstu norādītajās robežās maksas iekasēšanas un jaudas iedalīšanas sistēmām būtu jānodrošina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji uzlabot savas infrastruktūras izmantošanu (spriedums, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Spānija, C-483/10, EU:C:2013:114, 44. punkts).

- 81 Lai gan minētie pārvaldītāji principā var aprēķināt maksas apmēru, izmantojot maksu noteikšanas sistēmu, kas piemērojama visiem dzelzceļa uzņēmumiem, tie nevar panākt infrastruktūras izmantošanas uzlabošanu, ja tie jebkurā brīdī var sastapties ar risku, ka kādai pusei – dzelzceļa uzņēmumam – civillietu tiesa maksu nosaka pēc taisnīguma principa atbilstoši *BGB* 315. pantam, jo šāda maksas noteikšana tiesā ierobežo infrastruktūras pārvaldītāja rīcības brīvību apmērā, kas nav savietojams ar Direktīvas 2001/14 mērķiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 3. oktobris, Komisija/Itālija, C-369/11, EU:C:2013:636, 43. punkts).
- 82 Šajā ziņā ir jānorāda, ka saskaņā ar šīs direktīvas 8. panta 2. punktā paredzēto, lai mudinātu infrastruktūras pārvaldītāju optimizēt tā infrastruktūru, tam ir jābūt spējīgam noteikt vai turpināt noteikt augstāku maksu, pamatojoties uz atsevišķu specifisku ieguldījumu projektu ilgtermiņa izmaksām (spriedums, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Vācija, C-556/10, EU:C:2013:116, 83. punkts).
- 83 Turklāt jāsecina, ka maksu pārbaude atbilstoši taisnīguma principam un attiecīgā gadījumā nolēmuma saistībā ar *ex aequo et bono* pieņemšana atbilstoši *BGB* 315. panta 3. punktam ir pretrunā Direktīvas 2001/14 4. panta 1. punkta mērķiem.
- 84 Treškārt, ir jākonstatē, ka materiālo vērtējuma kritēriju piemērošana, pamatojoties uz *BGB* 315. pantu, vai nu būtu pretrunā tostarp Direktīvas 2001/14 4., 7. un 8. pantā paredzētajiem vērtējuma kritērijiem, vai arī, pieņemot, ka pirmās minētās prasības atbilst direktīvā noteiktajām, civillietu tiesas tieši piemērotu dzelzceļa tiesisko regulējumu un līdz ar to iejauktos regulatīvās iestādes pilnvarās.
- 85 Šajā ziņā jānorāda uz to, ka princips, ka infrastruktūras izmantošanas maksas ir jānosaka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, kuram ir jāievēro nediskriminācijas princips, atbilst regulatīvās iestādes veiktajai kontrolei, kurai savukārt ir jāuzrauga maksu nediskriminējošais raksturs.
- 86 Tādējādi, kad valsts civillietu tiesas, kuras izskata strīdus par dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksām, *BGB* 315. pantā paredzētajā taisnīguma pārbaudē piemēro nozares tiesisko regulējumu, kas izriet no *AEG* un *EIBV*, lai izvērtētu maksu apmēra aprēķināšanas kārtību, tikai no Direktīvas 2001/14 izrietošajam dzelzceļa tiesiskajam regulējumam netiek piemērots regulatīvās iestādes vērtējums un pēc tam arī *ex post* vērtējums tiesās, kurās apstrīdēti šīs iestādes lēmumi, taču to piemēro un precizē visas valsts kompetentās civillietu tiesas, ignorējot Direktīvas 2001/14 30. pantā regulatīvajai iestādei piešķirto ekskluzīvo kompetenci.
- 87 Līdz ar to dažādu nesaistītu civillietu tiesu nolēmumi, kas attiecīgā gadījumā nav saskaņoti augstāku instanču tiesu judikatūrā, aizstātu kompetentās iestādes veiktās kontroles vienveidību, ja vien attiecīgajā gadījumā tiesas, kas izskata sūdzības par šīs iestādes lēmumiem un kas šajā gadījumā ir administratīvās tiesas, neveic pārbaudi, kā paredzēts arī Direktīvas 2001/14 30. pantā. No tā izriet divu savstarpēji nekoordinētu nolēmumu avotu prenostatījums, kas ir acīmredzamā pretrunā Direktīvas 2001/14 30. pantam.
- 88 Ceturtkārt, iesniedzējtiesa pareizi uzsver praksē nepārvaramas grūtības dažādu civillietu tiesu pieņemtu individuālu nolēmumu ātrā integrēšanā nediskriminējošā sistēmā, pat ja regulatīvā iestāde pūlētos tūlīt uz šiem nolēmumiem reaģēt.
- 89 Pirmām kārtām no tā – katrā ziņā līdz augstāku instanču tiesu iesaistei – rastos diskriminācija atkarībā no tā, vai civillietu tiesā ir vērsies dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmums vai ne un no tā, kāds ir tās pieņemtais nolēmums, kas ir acīmredzams Direktīvas 2001/14 4. panta 5. punktā ietvertā nediskriminēšanas principa pārkāpums.

- 90 Otrām kārtām no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem izriet, ka taisnīguma pārbaude, kas veikta, pamatojoties uz *BGB* 315. pantu, lai izvairītos no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu diskriminācijas, nozīmētu, ka infrastruktūras pārvaldītājam vai regulatīvajai iestādei faktiski ir jāpielāgo maksas apmērs un tā ir jāpiemēro arī visiem pārējiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pēc tam, kad stājies spēkā civillietu tiesas nolēmums par minētās maksas grozīšanu pēc viena vienīga uzņēmuma lūguma.
- 91 Taču šāds pienākums neizriet no Direktīvas 2001/14 normām par regulatīvo iestādi.
- 92 Turklāt arguments, ka ar šo metodi būtu iespējams risinājums, kas nodrošina nediskriminējošu attieksmi pret dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ir balstīts uz pieņēmumu, ka regulatīvajai iestādei būtu jāreaģē tikai uz civillietu tiesu, pamatojoties uz *BGB* 315. pantu, jau pieņemtajiem atsevišķajiem nolēmumiem. Šāda situācija ir acīmredzami pretrunā regulatīvajai iestādei uzticētajam uzdevumam, kas izriet no Direktīvas 2001/14 30. panta 2. un 5. punkta.
- 93 Visbeidzot minētajā situācijā tiktu aizskarta dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju neatkarība, jo tiem, reaģējot uz civillietu tiesas nolēmumu, nāktos piemērot fiksētas “taisnīgas” maksas, kuras izrietētu no atsevišķu gadījumu izvērtējuma, kas ir pretrunā Direktīvā 2001/14 šiem infrastruktūras pārvaldītājiem uzticētajam uzdevumam.
- 94 Šajā kontekstā, piektkārt, ir jāatzīst, ka netiktu ievērots regulatīvās iestādes lēmumu saistošais raksturs visām iesaistītajām pusēm, kurš izriet no Direktīvas 2001/14 30. panta 5. punkta otrās daļas. Proti, no šīs normas izriet, ka regulatīvās iestādes lēmumi, kuri attiecīgā gadījumā tiek pakļauti pārbaudei tiesā, rada tiesiskas sekas visām pusēm, uz ko lēmums attiecas dzelzceļa nozarē – kā uz pārvadājumu uzņēmumiem, tā arī uz infrastruktūras pārvaldītājiem. Šim principam būtu pretrunā, ja civillietu tiesu spriedumi, kas attiecīgā gadījumā ir pamatoti ar maksu aprēķināšanas regulējumā ietvertajiem principiem, tiesiskas sekas radītu tikai attiecīgās lietas dalībniekiem.
- 95 Tādējādi piekļuves atļaujas īpašnieks, kas ceļ prasību pret infrastruktūras pārvaldītāju, lai saņemtu par netaisnīgu uzskatītās maksas daļas atmaksu, noteikti gūtu priekšrocību salīdzinājumā ar savem konkurentiem, kuri šādu prasību nav cēlušī. Civillietu tiesai, kas izskata prasību, atšķirībā no regulatīvās iestādes nebūtu iespējas strīdu attiecināt uz pārējiem infrastruktūras izmantošanas līgumiem vai taisīt spriedumu, kas būtu piemērojams visai attiecīgajai nozarei.
- 96 Šāda situācija apdraudētu ne vien no regulējuma par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai izrietošo principu, ka pieņemtie lēmumi ir saistoši visām iesaistītajām pusēm, un noteikti radītu nevienlīdzīgu attieksmi pret piekļuves atļauju īpašniekiem, kā novēršana tieši ir Direktīvas 2001/14 mērķis, bet arī kaitētu mērķim nodrošināt godīgu konkurenci dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas nozarē.
- 97 Līdz ar to maksu atlīdzināšana atbilstoši civiltiesību normām ir iedomājama tikai tādā gadījumā, kad atbilstoši valsts tiesību normām maksas netaisnīgumu, kas izriet no regulējuma par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, iepriekš ir konstatējusi regulatīvā iestāde vai tiesa, kas pārbaudījusi šīs iestādes lēmumu, un tādā apmērā, ciktāl šī atlīdzināšana var tikt izskatīta valsts civillietu tiesās, nevis ceļot prasību atbilstoši minētajam regulējumam.
- 98 Sestkārt, no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem izriet, ka nav izslēgts izlīgums tiesvedībā civillietā un tādējādi arī procedūrā, kas uzsākta atbilstoši *BGB* 315. pantam. Nostāja, ka *BGB* 315. pantam ir “autonoma piemērošanas joma”, kas ir paralēla piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai tiesiskā regulējuma piemērošanas jomai, nozīmē, ka sarunas, lai panāktu izlīgumu, var notikt, neiesaistot regulatīvo iestādi, kas nav šādas procedūras dalībiece.

- 99 Šāda regulatīvās iestādes izslēgšana ir pretrunā Direktīvas 2001/14 30. panta 3. punkta otrā un trešā teikuma tekstam un mērķim, jo tajos paredzēts, pirmkārt, ka pretendentu un infrastruktūras pārvaldītāja pārrunas par infrastruktūras maksas apjomu ir pieļaujamas vienīgi tad, ja tās notiek regulatīvās iestādes uzraudzībā, un, otrkārt, ka tai ir nekavējoties jāiejaucas, ja pārrunās varētu tikt pārkāptas šīs direktīvas prasības.
- 100 Septītkārt, *BGB* 315. panta piemērošana, ko veic Vācijas tiesas, nešķiet savietojama ar Direktīvas 2001/14 mērķi mudināt pārvaldītājus uzlabot infrastruktūras izmantošanu, kā īpaši noteikts šīs direktīvas 12. panta pirmajā daļā, kurā infrastruktūras pārvaldītājam paredzēta iespēja piedzīt attiecīgu maksu par jaudu, kas ir pieprasīta, taču netiek izmantota. *BGB* 315. panta piemērošanas pamatojums, ka šim pantam ir “autonoma piemērošanas joma”, kas ir paralēla piekļuves dzelzceļa infrastruktūrai tiesiskā regulējuma piemērošanas jomai, radītu secinājumu, ka šajā tiesiskajā regulējumā izvirzītie konkrētie mērķi netiek ņemti vērā.
- 101 Pieņemot, ka *BGB* 315. panta piemērošana pieļauj ņemt vērā Direktīvas 2001/14 mērķus, tomēr pastāv acīmredzamas risks, ka katrā konkrētajā gadījumā veiktajai maksu samazināšanai būs atšķirīga ietekme uz vēlamo pamudinošo efektu un ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi tiks mudināti, ceļot civiltiesiskas prasības, iegūt priekšrocības, kādu nav citiem uzņēmumiem, kas atrodas tādā pašā situācijā.
- 102 Šis pamudinājums var arī apdraudēt interesi panākt infrastruktūras optimālu izmantošanu, pielietojot atbilstošus organizatoriskus pasākumus vai pēc iespējas laikus atceļot jaudu rezervācijas, kas būtu pretrunā Direktīvas 2001/14 12. panta pirmajai daļai.
- 103 No iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka Direktīvas 2001/14 normas, īpaši tās 4. panta 5. punkts un 30. panta 1., 3., 5. un 6. punkts, ir jāinterpretē tādējādi, ka tām ir pretrunā tāda valsts tiesiskā regulējuma kā pamatlietā piemērošana, atbilstoši kuram dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksu taisnīgums katrā atsevišķā gadījumā ir jāpārbauda parastajām tiesām, un pastāv iespēja attiecīgā gadījumā grozīt šo maksu apmēru neatkarīgi no šīs direktīvas 30. pantā paredzētās regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības.

Par trešo, ceturto un septīto jautājumu

- 104 Trešais, ceturtais un septītais jautājums ir uzdoti tikai gadījumam, ja atbilde uz pirmo, otro, piekto un sesto jautājumu būtu apstiprinoša.
- 105 Tā kā atbilde uz pirmo, otro, piekto un sesto jautājumu ir noliedzīga, uz trešo, ceturto un septīto jautājumu nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 106 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēti pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksājumu iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK, normas, īpaši tās 4. panta 5. punkts un 30. panta 1., 3., 5. un 6. punkts, ir jāinterpretē tādējādi, ka tām ir pretrunā tāda valsts tiesiskā regulējuma kā pamatlietā

piemērošana, atbilstoši kuram dzelzceļa infrastruktūras lietošanas maksu taisnīgums katrā atsevišķā gadījumā ir jāpārbauda parastajām tiesām, un pastāv iespēja attiecīgā gadījumā grozīt šo maksu apmēru neatkarīgi no Direktīvas 2001/14, kas grozīta ar Direktīvu 2004/49, 30. pantā paredzētās regulatīvās iestādes veiktās uzraudzības.

[Paraksti]