MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2021. december 16.[1]

C-453/20. sz. ügy

CityRail, a.s.
kontra
Správa železnic, státní organizace,
a ČD Cargo, a.s. részvételével

(az Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře [a közlekedési infrastruktúrához való hozzáférés hatósága, Cseh Köztársaság] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – EUMSZ 267. cikk – A nemzeti bíróság fogalma – Szempontok – A vasúti ágazat igazgatási szervezete – 2012/34/EU irányelv – 56. cikk – Az igazgatási szervezet feladatai – Adminisztratív jelleg – Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatatlansága – Vasúti közlekedés – Egységes európai vasúti térség – Az infrastruktúrához és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés – Áruterminálok területén lévő rakodók – Az infrastruktúrához való hozzáférés, a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és e létesítmények szolgáltatásai díjainak módosítása – A pályahálózat-működtető és az igazgatási szervezet a 2012/34/EU irányelv alkalmazására vonatkozó kötelezettsége”

1. A Cseh Köztársaság közlekedési infrastruktúrához való hozzáférés hatósága[2] a 2012/34/EU irányelv[3] értelmezésével kapcsolatos kételyeket terjesztett a Bíróság elé, különösen a rakodók és az azok használatáért fizetendő díjak tekintetében.

2. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem csak akkor elfogadható, ha a Bíróság úgy ítéli meg, hogy e hatóság az EUMSZ 267. cikk értelmében igazságszolgáltatási feladatokat lát el. Amint azt a későbbiekben kifejtem, úgy vélem, hogy a Bíróság nem dönthet így.

[1] Eredeti nyelv: spanyol

[2] Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (a továbbiakban: UPDI).

[3] Az (EU) 2016/2370 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2016. L 352., 1. o.) módosított, az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2012. L 343., 32. o.; helyesbítés: HL 2015. L 67., 32. o.).

I. Jogi háttér

A. Uniós jog. A 2012/34 irányelv

3. A 3. cikk („Fogalommeghatározások”) értelmében:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

[…]

2. »pályahálózat-működtető«: olyan szervezet vagy társaság, amely egy hálózat vasúti infrastruktúrájának működtetését, karbantartását és felújítását biztosítja, és részt vesz annak fejlesztésében az adott tagállam által az infrastruktúrák fejlesztésére és finanszírozására vonatkozó általános politika keretében meghatározottak szerint;

3. »vasúti infrastruktúra«: az I. mellékletben felsorolt tételek;

[…]

11. »kiszolgáló létesítmény«: olyan létesítmény – a földterületet, épületet és berendezést is beleértve –, amelyet egészében vagy részben kifejezetten úgy alakítottak ki, hogy az lehetővé tegye a II. melléklet 2–4. pontjában említett egy vagy több szolgáltatás nyújtását;

[…];

26. »hálózati üzletszabályzat«: a díjképzési és kapacitáselosztási rendszerek általános szabályait, határidőit, eljárásait és kritériumait részletesen rögzítő dokumentum, amely tartalmazza az infrastruktúra-kapacitásra történő alkalmazásához szükséges minden egyéb információt;

[…]”.

4. A 13. cikk („A szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételei”) szerint:

„(1) A pályahálózat-működtetők a II. melléklet 1. pontjában meghatározott minimális szolgáltatáscsomagot hátrányos megkülönböztetéstől mentesen nyújtják valamennyi vállalkozó vasúti társaság számára.

(2) A kiszolgáló létesítmények üzemeltetői hátrányos megkülönböztetéstől mentesen nyújtják valamennyi vállalkozó vasúti társaság számára a II. melléklet 2. pontjában említett létesítményekhez, valamint az ezen létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz való hozzáférést, beleértve a vasúti pályához való hozzáférést.

[…]”.

5. A 27. cikk („A vasúthálózathasználati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat]”) kimondja:

„(1) A pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően elkészíti és közzéteszi a hálózati üzletszabályzatot […].

(2) A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] meghatározzák [helyesen: meghatározza] a vállalkozó vasúti társaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét, és tartalmazzák [helyesen: tartalmazza] a kérdéses vasúti infrastruktúra hozzáférésének feltételeivel kapcsolatos információkat. A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] magukban foglalják [helyesen: magában foglalja] emellett a pályahálózat-működtető hálózatához kapcsolódó kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeivel kapcsolatos információkat is […]. A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] tartalmát a IV. melléklet rögzíti.

(3) A hálózati üzletszabályzatot naprakész állapotban kell tartani, és szükség esetén módosítani kell.

(4) A hálózati üzletszabályzatot legkésőbb négy hónappal az infrastruktúra-kapacitási kérelmek benyújtásának határideje előtt közzé kell tenni”.

6. A 29. cikk („A díjak kialakítása, megállapítása és beszedése”) így szól:

„(1) A tagállamok a 4. cikkben rögzített független igazgatás tiszteletben tartásával díjképzési rendszert hoznak létre.

Az említett feltétel figyelembevételével a tagállamok megállapítják az egyes díjképzési szabályokat is, vagy átruházzák ezt a jogkört a pályahálózat-működtetőre.

A tagállamok biztosítják, hogy a hálózati üzletszabályzatban szerepeljen a díjképzési rendszer és a díjképzési szabályok, illetve egy olyan weboldal elérhetősége, amelyen szerepel a díjképzési rendszer és a díjképzési szabályok.

A pályahálózat-működtető a megállapított díjképzési rendszerrel és díjképzési szabályokkal összhangban megállapítja és beszedi az infrastruktúra használatáért fizetendő díjat.

[…]”.

7. A 31. cikk („Díjszámítási elvek”) előírja:

„(1) A vasúti infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmény használati díjait a pályahálózat-működtető, illetve a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője részére kell megfizetni, és ők a díjakat tevékenységük finanszírozására használják fel.

[…]

(3) […] a minimális hozzáférési csomagért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférését biztosító infrastruktúráért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költséggel.

[…]

(7) A II. melléklet 2. pontjában említett kiszolgáló létesítményekben használt pályahálózatra, illetve az ezen létesítményekben végrehajtott szolgáltatásnyújtásra kiszabott díj nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának ésszerű nyereséggel megnövelt költségét.

[…]”.

8. Az 55. cikk („Igazgatási szervezet”) kimondja:

„(1) Mindegyik tagállam létrehoz egy, a vasúti ágazatra vonatkozó nemzeti igazgatási szervezetet. A (2) bekezdés sérelme nélkül e szervezetnek önálló hatóságnak kell lennie, mely szervezeti, működési, hierarchikus és döntéshozatali tekintetben jogilag elkülönül, és független minden egyéb állami vagy magánszektorbeli jogalanytól. E jogalanynak továbbá szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely pályahálózat-működtetőtől, díjképzési szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működnie.

[…]”.

9. Az 56. cikk („Az igazgatási szervezet feladatai”) előírja:

„(1) A 46. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül, a kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat az igazgatási szervezethez, ha úgy véli, hogy tisztességtelen bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben volt része, vagy valamely más sérelem érte, különösen a pályahálózat-működtető vagy adott esetben a vállalkozó vasúti társaság vagy a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban:

a) a hálózati üzletszabályzat átmeneti és végleges változatai;

b) az abban meghatározott követelmények;

c) az elosztási folyamat és eredménye;

d) a díjképzési konstrukció;

e) a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája;

f) a hozzáféréssel kapcsolatos megállapodások a 10–13. cikk szerint;

g) a szolgáltatásokhoz való hozzáférés és azok díjképzése a 13. cikkel összhangban;

[…]

(2) A nemzeti versenyhatóságoknak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítására vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül, az igazgatási szerv jogkörének ki kell terjednie a vasúti szolgáltatások piacán és különösen a nagy sebességű személyszállítási szolgáltatások piacán zajló versenynek, valamint a pályahálózat-működtetők az (1) bekezdés a)–j) pontjával kapcsolatos tevékenységeinek a nyomonkövetésére. Az igazgatási szervnek saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében kiemelten kell ellenőriznie az (1) bekezdés a)–j) pontjának való megfelelést. Kiemelt figyelemmel kell ellenőriznie, hogy a hálózati üzletszabályzat nem tartalmaz-e diszkriminatív rendelkezéseket vagy nem ruházza-e fel a pályahálózat-működtetőt olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet fel lehetne használni a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetésre.

[…]

(6) Az igazgatási szervezet biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek a IV. fejezet 2. szakasza rendelkezéseinek, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek. A kérelmezők és a pályahálózat-működtető közötti tárgyalások az infrastruktúra-használati díjak mértékéről csak akkor engedélyezhetők, ha ezekre az igazgatási szervezet felügyelete alatt kerül sor. Az igazgatási szervezet közbelép, ha a tárgyalások várhatóan megsértik e fejezet rendelkezéseit.

[…]

(8) Az igazgatási szervezetnek joga van a pályahálózat-működtetőtől, a kérelmezőktől és bármely más érintett harmadik féltől a kérdéses tagállamban a tárggyal kapcsolatos információkat kérni.

[…]

(9) Az igazgatási szerv megvizsgálja a panaszokat, és adott esetben a panasz beérkezésétől számított egy hónapon belül bekéri a vonatkozó információkat, és egyeztetést kezdeményez valamennyi érintett féllel. Előre meghatározott, észszerű időn belül, de minden esetben az összes vonatkozó információ beérkezését követő hat héten belül határozatot hoz bármely panaszról, megteszi a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket, és értesíti az érintett feleket indokolással ellátott határozatáról. A nemzeti versenyhatóságoknak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítása terén meglévő hatáskörének sérelme nélkül az igazgatási szervezet adott esetben saját kezdeményezésére határozatot hoz a kérelmezőkkel szembeni megkülönböztetés, a piaci torzulások és az említett piacok egyéb nemkívánatos fejleményeinek orvoslására alkalmas intézkedésekről, különös tekintettel az (1) bekezdés a)–j) pontjára.

Az igazgatási szervezet határozata az abban érintett valamennyi félre nézve kötelező, és azt más közigazgatási hatóság nem vizsgálhatja felül. Az igazgatási szervezetnek lehetősége van arra, hogy határozatainak megfelelő szankciókkal – beleértve a bírság kivetését is – érvényt szerezzen.

[…]

(10) A tagállamok biztosítják, hogy az igazgatási szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávethetők. A jogorvoslati kérelemnek csak akkor lehet halasztó hatálya az igazgatási szervezet határozatára, ha az igazgatási szervezet határozatának közvetlen hatása visszafordíthatatlan, vagy nyilvánvalóan túlzott károkat okozhat a fellebbező számára. Ez a rendelkezés adott esetben nem sérti az alkotmányos jog által a jogorvoslatot tárgyaló bíróságra ruházott hatásköröket.

[…]”.

10. Az I. melléklet („A vasúti infrastruktúra elemeinek jegyzéke”) így szól:

„A vasúti infrastruktúra a következő tételekből áll – ha az a kötött pálya részét képezi –, beleértve a mellékvágányokat, azonban a vasúti javítóműhelyekben, fűtőházakban vagy mozdonyszínekben található vágányok, illetve a magántulajdonú szárnyvonalak vagy mellékvágányok kivételével:

[…]

– […] utasperonok és rakodók; ideértve a személypályaudvarok és az áruterminál területén lévőket is […]

[…]”.

11. A II. melléklet („A vállalkozó vasúti társaságok számára nyújtandó szolgáltatások”) szerint:

„(1) A minimális szolgáltatási csomagnak a következőket kell tartalmaznia:

[…]

c) a vasúti infrastruktúra, így többek között a kitérők és elágazások használata;

[…]

(2) Hozzáférést – ezen belül vasúti összeköttetést – kell biztosítani a következő kiszolgáló létesítményekhez – ha vannak ilyenek –, és az ezen létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz:

[…]

b) áruterminálok;

[…]”.

12. A IV. melléklet („A hálózati üzletszabályzat tartalma”) kimondja:

„A 27. cikkben említett hálózati üzletszabályzatnak az alábbi információkat kell tartalmazniuk:

[…]

2) A díjképzési elvekkel és díjakkal foglalkozó szakasz. Ennek megfelelő részleteket kell tartalmaznia a díjképzési rendszerről, valamint elegendő információt a II. mellékletben felsorolt, egyetlen szolgáltató által biztosított szolgáltatások díjairól és az e szolgáltatásokhoz való hozzáférés kérelmezésére vonatkozó lényeges információkról. Részleteznie kell a 31–36. cikk alkalmazásához használt módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat mind a költségek, mind pedig a díjak tekintetében. Tartalmaznia kell a már eldöntött vagy a következő öt évre vonatkozóan előrelátható díjváltozásokkal kapcsolatos információkat, ha rendelkezésre állnak.

[…]

6) A II. mellékletben említett kiszolgáló létesítményhez való hozzáférésről és azok díjképzéséről szóló szakasz. Az olyan kiszolgáló létesítmény üzemeltetőinek, amelyek nem állnak a pályahálózat-üzemeltető ellenőrzése alatt, tájékoztatást kell nyújtaniuk az infrastruktúrához való hozzáférésért és a szolgáltatásokért fizetendő díjakról és a hozzáférés műszaki feltételeiről, amelyek felveendők a hálózati üzletszabályzatba, vagy meg kell adniuk egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek.

[…]”.

B. A cseh jog

13. A zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy [České republiky] [4] 2. cikkének 15. pontja értelmében „[a] Cseh Köztársaságban az államigazgatás egyéb központi hatóságai a következők: […] 15. az Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře [UPDI]”.

14. A zákon č. 320/2016 Sb., o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře [5] szabályozza az UPDI-t. A 3. cikk (2) bekezdése szerint e szervezet hatásköreinek gyakorlása során független, pártatlanul jár el, és kizárólag a törvényeknek és más jogi szabályoknak van alávetve. [6]

15. A zákon 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty [7] létrehozta a szállítási vasútvonalak igazgatásáért felelős szervezetet. [8]

16. A vasútipályahálózat-működtető kötelezettségeiért az állam felel. A pályahálózat-működtető állami vagyont kezel és tevékenységét a köz érdekében végzi. Igazgatótanácsának tagjait a kormány nevezi ki és menti fel.

17. A 76/2017. sz. rendelet [9] 3. §-a (1) bekezdésének k) pontja kimondja, hogy az áruszállítási célokra szolgáló be- és kirakodási helyek a vasútállomás üzemi területének részét képezik. A vasútállomás a vasutakról szóló törvény 2. §-ának (9) bekezdése szerint kiszolgáló létesítmény.

18. A vasutakról szóló törvény 33. §-ának (1) bekezdése szerint a pályahálózat-működtető – a kapacitás elosztásáért felelős szervezetként – elkészíti és közzéteszi a hálózati üzletszabályzatot.

19. A vasutakról szóló törvény 34e. §-ának (1) bekezdése értelmében az UPDI hivatalból, illetve a vasúti kapacitás elosztása keretében jelentkező kérelmére jogosult megvizsgálni, hogy a hálózati üzletszabályzat megfelel-e ugyanezen törvénynek.

II. A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

20. A pályahálózat-működtető jóváhagyta a „Kiszolgáló létesítmények leírása” című dokumentumot (a továbbiakban: Leírás). [10]

21. A CityRail, a.s. társaság [11] a 2012/34 irányelv 55. cikke alapján az UPDI-től az árufuvarozási be- és kirakodási helyeket kiszolgáló létesítményként megjelölő Leírás felülvizsgálatát kérte.

[4] A [Cseh Köztársaság] minisztériumainak és más központi államigazgatási szerveinek szervezetéről szóló 2/1969. sz. törvény.

[5] A közlekedési infrastruktúrához való hozzáférés hatóságáról szóló 320/2016. sz. törvény.

[6] A vasúti ágazat korábbi cseh szabályozásáról lásd a 2013. július 11-i Bizottság kontra Cseh Köztársaság ítéletet (C-545/10, EU:C:2013:509).

[7] A České dráhy (Cseh Vasutak) részvénytársaságról és a Správa železnic állami szervezetről szóló 77/2002. sz. törvény.

[8] Ez a szervezet a 2012/34 irányelv 3. cikkének 2. és 12. pontja értelmében pályahálózat-működtetői és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetői feladatokat lát el. Felelős továbbá a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáért a zákon č. 266/1994 Sb, o drahách (a vasutakról szóló 266/1994 törvény; a továbbiakban: a vasutakról szóló törvény) alapján.

[9] Vyhláška Ministerstva dopravy č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (a pályahálózat-működtető és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által a fuvarozó részére nyújtott szolgáltatások tárgyáról és tartalmáról szóló 76/2017. sz. Ministerstvo dopravy [közlekedési minisztériumi] rendelet).

[10] A Leírás (hivatkozási szám: 16396/2019-SŽDC-GŘ-O11) tartalmazza a kiszolgáló létesítményekhez és a kapcsolódó vasúti szolgáltatásokhoz való hozzáféréshez szükséges információkat. Az UPDI szerint (az előzetes döntéshozatalra utaló határozat 28. pontja) a Leírás ténylegesen a hálózati üzletszabályzat részének tekinthető, amivel a pályahálózat-működtető és a ČD Cargo, a.s. nem ért egyet.

[11] Az UPDI ezt a vasúti társaságot a 2012/34 irányelv 3. cikkének 19. pontja értelmében vett „kérelmezőnek” minősíti, mivel „közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró” társaság.

22. A pályahálózat-működtető pontosítja e helyek meghatározását: (a vágányok szintje fölé) emelt és (a vágányok szintjére) meg nem emelt, vágányok mellett található, árurakodás céljából kialakított üzemi terület, valamint a be- és kirakodási hely mellett található vágányok.

23. Az UPDI szerint azonban kétséges, hogy a be- és kirakodási helyeket kiszolgáló létesítménynek lehet-e minősíteni. Megítélése szerint inkább a vasúti infrastruktúra fogalma alá tartoznak, még akkor is, ha az áruterminálokon belül helyezkednek el, a kötött pályán akár a fő-, akár a mellékvágányok mellett.

24. Az UPDI ezt az (általa elsődlegesnek minősített) kérdést intézi a Bírósághoz, egyúttal arra vár választ, hogy:

– a pályahálózat-működtető (amely a jelen ügyben a kiszolgáló létesítmények üzemeltetője is) bármikor módosíthatja-e a vasúti infrastruktúra, illetve kiszolgáló létesítmények használatáért fizetendő díjakat;

– a pályahálózat-működtető, mint az állam felügyelete és ellenőrzése alatt álló szervezet köteles-e a 2012/34 irányelv közvetlen hatályú szabályait alkalmazni, vagy kizárólag a nemzeti jog szerint kell eljárnia; és

– a hálózati üzletszabályzat rendelkezéseit hátrányosan megkülönböztetőnek lehet-e tekinteni, amennyiben ellentétesek az uniós joggal, amelyet a pályahálózat-működtető köteles betartani.

25. Konkrétan az UPDI által a Bírósághoz előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések a következők:

„1) Az áruszállítás során a be- és kirakodási hely, a hozzá kapcsolódó vágánnyal együtt, a 2012/34 irányelv 3. cikkének 3. pontja értelmében vett vasúti infrastruktúra részét képezi-e?

2) A 2012/34 irányelvvel összhangban a pályahálózat-működtető bármikor módosíthatja-e a fuvarozók számára kedvezőtlenül a vasúti infrastruktúra, illetve kiszolgáló létesítmények használatáért fizetendő díjakat?

3) Kötelező-e az [EUMSZ 288. cikk] szerint a 2012/34 irányelv a Správa železnic, státní organizace-ra (vasúti hatóság, állami szervezet, Cseh Köztársaság)?

4) Hátrányosan megkülönböztetőknek lehet-e tekinteni a hálózati üzletszabályzatban foglalt szabályokat, amennyiben ellentétesek az olyan uniós jogi rendelkezésekkel, amelyeket a Správa železnic (vasúti hatóság) köteles betartani?

III. A Bíróság előtti eljárás

26. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 2020. szeptember 23-án érkezett a Bírósághoz.

27. A Bíróság az eljárási szabályzata 101. cikkének (1) bekezdése alapján felvilágosítást kért az UPDI-től, annak igazságszolgáltatási jellegét illetően.

28. Az UPDI 2020. november 10-én benyújtotta a kért felvilágosítást, amelyet a Bíróság az eljárásban részt vevők rendelkezésére bocsátott, hogy előadhassák az arra vonatkozó érveiket.

29. A cseh kormány és a Bizottság érveire az UPDI 2021. június 10-én egy újabb beadványban válaszolt.

30. Írásbeli észrevételeket nyújtott be a pályahálózat-működtető, a CityRail, a ČD Cargo, a.s.,[12] a cseh, a spanyol és a holland kormány, valamint az Európai Bizottság.

31. A Bíróság nem tartotta elengedhetetlennek tárgyalás tartását.

IV. Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatósága. A bíróság fogalma és a vasúti ágazat igazgatási szervezeteinek fogalma

32. A jelen előzetes döntéshozatali eljárás több résztvevője kifogásolta az UPDI „bíróság" jellegét. A Bizottság, a spanyol kormány, valamint maga a cseh kormány is vitatja, hogy az UPDI ilyen jellegű lenne.

33. A Bíróság korábban[13] úgy ítélte meg, hogy a Schienen-Control Kommission (az igazgatási szervezet pályaellenőrzési bizottsága, Ausztria) „az EUMSZ 267. cikk értelmében vett bíróságnak tekinthető". Ez a kijelentés ad okot az UPDI-nek arra, hogy mind az előzetes döntéshozatalra utaló határozatában, mind a későbbi felvilágosításaiban ugyanerre a minősítésre hivatkozzon.[14]

34. Évekkel a „Westbahn Management I" ítéletet követően a „Westbahn Management II" ügyre vonatkozó indítványomban[15] kifejezésre juttattam, hogy „fenntartásaim vannak az említett minősítéssel kapcsolatban, amely hasonló okok miatt gyakorlatilag minden ágazati szabályozó szervre alkalmazható lenne".

35. A „Westbahn Management I" ítélet a Schienen-Control Kommission (pályaellenőrzési bizottság) sajátosságait elemezte, megvizsgálva létrejöttének jogszabályi eredetét, működése állandó jellegét, hatásköre kötelező jellegét, eljárása kontradiktórius jellegét, jogszabályalkalmazását, valamint függetlenségét.[16]

36. Bár ez a szokásos módszer, felmerülhet a kérdés, hogy irányadó-e olyan jogalanyok esetében, amelyeknek *per definitionem* függetlennek kell lenniük. A vasúti igazgatási szervezetek függetlensége a 2012/34 irányelv 55. cikkében foglalt, a nemzeti jogba átültetett követelményből ered.

[12] Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szerint a ČD Cargo, a.s. szintén a 2012/34 irányelv 3. cikkének 19. pontja értelmében vett „kérelmező", és tevékenyen részt vett az igazgatási szervezet előtti eljárásban.

[13] 2012. november 22-i Westbahn Management ítélet (C-136/11, EU:C:2012:740; a továbbiakban: Westbahn Management I. ítélet).

[14] Az UPDI 2021. június 10-i beadványának 19. pontjában szorgalmazza, hogy ha az osztrák igazgatási szervezet kérdéseket terjeszthet elő előzetes döntéshozatalra, akkor más tagállamok igazgatási szervezetei is rendelkezzenek ugyanezen jogkörrel. A „Westbahn Management I" ügyben valójában az igazgatási szervezet (Schienen-Control GmbH) határozatai ellen benyújtott kereseteket elbíráló pályaellenőrzési bizottság (Schienen-Control Kommission) terjesztett elő kérdéseket előzetes döntéshozatalra.

[15] C-210/18. sz. ügy, EU:C:2019:277; a továbbiakban: „Westbahn Management II", 3. lábjegyzet.

[16] A Bíróság az osztrák Eisenbahngesetz (vasúti törvény, BGBl. 60/1957) 81–84. cikkére hivatkozott. Lásd: „Westbahn Management I" ítélet, 28. pont.

37. A 2012/34 irányelv 56. cikkében az uniós jogalkotó a vasúti ágazatban működő nemzeti igazgatási szervezetek olyan modelljét hozta létre, amely az állami közigazgatás jellemző területéhez tartozik, bár más hatóságoktól függetlennek kell lennie. E szervezeteket szankcionálási jogkörrel, valamint alapvetően közigazgatási hatáskörökkel ruházta fel,[17] amelyek idegenek a bíróságok tevékenységétől.

38. Úgy vélem, hogy ki kell igazítani a Bíróság által elfogadott *hagyományos* ítélkezési gyakorlatot az EUMSZ 267. cikkben foglalt kategóriák ezen igazgatási szervezetekre történő alkalmazása tekintetében.

39. Ez a kiigazítás annál is inkább helyénvaló, mivel a Bíróság maga is árnyalta az EUMSZ 267. cikkel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatát.[18] Konkrétan, a közelmúltban meghozta az igazgatási szervezeteket érintő Anesco és társai ítéletet.[19]

40. Az Anesco és társai ítéletben a Bíróság egy másik vasúti igazgatási szervezet, nevezetesen a spanyolországi Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (nemzeti piac- és versenyfelügyeleti bizottság, a továbbiakban: CNMC) bírósági jellegét vitatta (és elfogadhatatlannak nyilvánította annak előzetes döntéshozatal iránti kérelmét).[20] Máris foglalkozom ennek a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemre gyakorolt következményeivel.

41. Kétségtelen, hogy a Bíróság a Westbahn Management I. ítéletben úgy ítélte meg, hogy az osztrák igazgatási szervezeten belül létrehozott pályaellenőrzési bizottság hivatkozhat az EUMSZ 267. cikkre. Úgy tűnik számomra, hogy a Bíróság ezen állásfoglalásával továbbra is olyan *magatartást* tanúsított, ami – bár abban az időben (2012) észszerű lehetett – véleményem szerint mára túlhaladott.

42. Tekintettel ugyanis az igazgatási szervezetek – a 2012/34 irányelvben foglalt közös iránymutatásoknak megfelelő – jelenlegi szabályozására, elsődlegesen azon feladatok tartalmát kell megvizsgálni, amelyek lehetővé teszik tevékenységük közigazgatási vagy bírósági minősítését.

43. Az általam képviselt irányt vallók támogatják az ezen előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatatlanságát. Hangsúlyozzák, hogy az UPDI, még ha bírósági jellegűnek is minősíti magát, az államigazgatás szerves része, döntéseit közigazgatási eljárásokban fogadja el és az ezen eljárásokra vonatkozó általános szabályokat követi.[21]

[17] Közigazgatási együttműködési és konzultatív funkciók a közigazgatási aktusok kidolgozására irányuló eljárások keretében; belső önszervezési hatáskörök; a díjrendszerek ellenőrzése; az érdekelt felek közötti tárgyalások felügyelete; statisztikai tevékenység; a piac elemzése és figyelése, sőt könyvelés.

[18] A Bíróság szempontrendszerének változását mutatja a nagytanács 2020. január 21-i Banco de Santander ítéletének (C-274/14, EU:C:2020:17) 55. pontja, amely eltért a 2000. március 21-i Gabalfrisa és társai ítéletben (C-110/98–C-147/98, EU:C:2000:145) meghúzott irányvonaltól. E szemléletváltást „többek között a Bíróság közelmúltbeli azon ítélkezési gyakorlatára tekintettel [indokolta], amely különösen [a] függetlenségi kritériumra vonatkozik”.

[19] 2020. szeptember 16-i ítélet (C-462/19, EU:C:2020:715; a továbbiakban: Anesco és társai ítélet). A spanyol kormány írásbeli észrevételeinek 14. pontjában hivatkozott ezen ítéletre. Igaz, ebben az ügyben a CNMC tevékenységét egyedülálló módon versenyhatóságként elemezték. Mindazonáltal a CNMC vasúti igazgatási szervezetként való működése során ugyanazokkal a jellemzőkkel (hivatalból történő eljárás, közigazgatási jelleg, határozatai jogerejének hiánya és azok bírósági felülvizsgálata) rendelkezik, mint a többi funkciója során.

[20] Spanyolországban a CNMC felelős a vasúti ágazat felügyeletéért és ellenőrzéséért a Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (a vasúti ágazatról szóló, 2015. szeptember 29-i 38/2015. sz. törvény) első záró rendelkezése értelmében, amely módosítja a Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC (a CNMC létrehozásáról szóló, 2013. június 4-i 3/2013. sz. törvény) 11. és 12. cikkét. Második záró rendelkezésének megfelelően a 2012/34 irányelvet a 38/2015. sz. törvény ültette át a spanyol jogba.

[21] Az igazgatási szervezet 2020. november 10-i beadványának 8., 15. és 16. pontja.

44. Az általam javasolt megközelítés egyébként nem idegen a Bíróság ítélkezési gyakorlatától. Más ítéletekben a kérdést előterjesztő szerv jellegének meghatározása érdekében a Bíróság azt vizsgálta, hogy e szerv „igazságszolgáltatási jellegű határozat meghozatalára irányuló eljárás keretében”[22] bírálja-e el a jogvitát.

45. Az ezt az irányt választó határozatok az alábbiak szerint hangsúlyozzák azt a kérdést, hogy valamely szerv mely esetekben nem minősíthető az EUMSZ 267. cikk értelmében vett bíróságnak:

– Az a tény, hogy hivatalból jogosult eljárni, „arra utal, hogy e szervezet nem bíróságnak minősül, hanem közigazgatási szervnek”.[23]

– Amennyiben a szerv feladata nem valamely határozat jogszerűségének felülvizsgálata, hanem az, hogy első alkalommal állást foglaljon a község egyik lakója által előterjesztett panaszról, e szervnek nem „a Bíróság ítélkezési gyakorlata értelmében vett jogvitát kell elbírálnia”.[24]

– Márpedig az a tény, hogy a szerv „hivatalból, a hatáskörébe tartozó területeken szankcionálási hatáskört gyakorló szakhatóságként jár el, a […] közigazgatási, nem pedig igazságszolgáltatási jellegére utal”.[25]

– „Valamely nemzeti szervezet nem minősülhet »bíróságnak« az EUMSZ 267. cikk értelmében, olyan körülmények között, amikor olyan, nem igazságszolgáltatási feladatokat lát el, mint amilyenek a közigazgatási jellegű feladatok.”[26]

– Releváns az igazgatási szervezet határozatával szembeni jogorvoslati eljárás rendje. Eszerint e határozatok ellen „e szervezet elnökéhez lehet fellebbezni, ez utóbbi határozatai pedig a közigazgatási bíróság előtt támadhatók meg, és az ilyen eljárásban [a szervezet] alperesként szerepel. A […] jogorvoslati eljárás e rendje egyértelművé teszi az e szervezet által hozott határozatok közigazgatási jellegét”.[27]

46. Az Anesco és társai ítéletben, amint azt fentebb kifejtettem, a Bíróság a CNMC által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelmet mint elfogadhatatlant elutasította, többek között ezen okokból:

– „[…] az a tény, hogy a CNMC hivatalból, a hatáskörébe tartozó területeken szankcionálási hatáskört gyakorló szakhatóságként jár el, a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemhez vezető eljárásban általa hozandó határozat közigazgatási, nem pedig igazságszolgáltatási jellegére utal”.[28]

– „[…] A CNMC eljárást befejező határozata ugyanis közigazgatási jellegű határozat, amely bár végleges és azonnal végrehajtható, nem rendelkezhet a bírósági határozat jellemzőivel, többek

[22] 2013. január 31-i Belov ítélet (C-394/11, EU:C:2013:48), 39. pont.

[23] 2013. november 14-i MF 7 végzés (C-49/13, EU:C:2013:767, a továbbiakban: MF 7 végzés), 18. pont; Anesco és társai ítélet, 44. pont.

[24] Az 1998. november 12-i Victoria Film ítélet (C-134/97, EU:C:1998:535) 16. és 18. pontjára hivatkozó 2011. március 24-i Bengtsson végzés (C-344/09, EU:C:2011:174), 23. pont.

[25] Anesco és társai ítélet, 44. pont.

[26] MF 7 végzés, 16. pont.

[27] Uo., 19. pont.

[28] Anesco és társai ítélet, 44. pont.

között jogerővel sem (lásd ebben az értelemben: 2017. február 16-i Margarit Panicello ítélet, C-503/15, EU:C:2017:126, 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat)”. [29]

– „Az alapügyben szóban forgó eljárás közigazgatási jellegét a […] cikk[…] is megerősíti, amely előírja, hogy a CNMC Tanácsa által hozott határozat lezárja a kifejezetten »közigazgatásinak« minősített eljárást. Ezenkívül a […] cikk[…] alapján közigazgatási bírósági jogorvoslattal lehet élni egy ilyen határozattal szemben, amelynek során a CNMC […] az […] elsőfokú bírósági eljárásban alperesként vesz részt, illetve az […] előtt benyújtott fellebbezés esetében fellebbezőként vagy ellenérdekű félként”. [30]

47. Ennek alapján „annak meghatározása érdekében, hogy a törvény által különféle feladatokkal felruházott valamely nemzeti szerv az EUMSZ 267. cikk értelmében »bíróságnak« minősül-e, azoknak a feladatoknak a sajátos jellegét kell megvizsgálni, amelyeket az abban a konkrét normatív összefüggésben gyakorol, amelyben szükségesnek tartotta, hogy a Bírósághoz forduljon”. [31]

48. Márpedig a fent ismertetett ítélkezési gyakorlat fényében úgy vélem, hogy az UPDI közigazgatási feladatokat lát el, nem pedig olyan igazságszolgáltatási feladatokat, amelyek lehetővé tennék számára az EUMSZ 267. cikkre hivatkozást, mivel:

– Jogosult mind a felek kérelmére, mind hivatalból eljárni (bizonyos esetekben kizárólag hivatalból járhat el). Konkrétan az előzetes döntéshozatal iránti kérelem alapját képező eljárásban akár kérelemre, akár hivatalból részt vehet. [32]

– Szankcionálási jogkörének gyakorlása során tág mérlegelési jogkörrel rendelkezik a szabálysértések vizsgálatára és bírság kiszabására. [33]

– Határozataival szemben fellebbezést lehet benyújtani az igazságszolgáltatási szervek [34] – akár a rendes bíróságok, akár a közigazgatási bíróságok – előtt. Az utóbbiak elsőfokú eljárásában az UPDI alperesi szerepet tölt be. [35]

49. Úgy tűnik számomra, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat elfogadhatatlanságát megerősíti a harmonizált szabályozás (2012/34 irányelv) vizsgálata, amely a vasúti ágazat igazgatási szervezetei tekintetében az uniós jogot kínálja referenciakeretként.

[29] Uo., 48. pont.

[30] Uo., 49. pont.

[31] 2013. január 31-i Belov ítélet (C-394/11, EU:C:2013:48), 41. pont. E vizsgálat során a Bíróság döntése nagymértékben függ az előzetes döntéshozatal iránti kérelemben az előterjesztő bíróság és a résztvevők által nyújtott tájékoztatás *minőségétől*. Amikor – mint a jelen ügyben is – vitatják ezeket az információkat (a pályahálózat-működtető úgy érvel, hogy az UPDI a szabályozás egyes részleteit kiemelve más részleteket figyelmen kívül hagyott), bizonyos jogbizonytalanság áll fenn.

[32] Az UPDI 2020. november 10-i beadványa, 17. pont.

[33] Uo., 18. pont, amelyben az UPDI megerősíti azon hatáskörét, hogy minden általa észlelt szabálysértéssel kapcsolatban eljárást indít és hivatalból eljár.

[34] Az UPDI azt kifogásolja, hogy az adott peres eljárásokban való részvétele nélkül a cseh polgári bíróságok „elfogadhatatlan módon avatkoz[nak] be a vasúti ágazatot érintő kérdésekre vonatkozó kizárólagos hatáskörébe” (2020. november 10-i beadvány, 46. pont). E konkrét kérdésen alapulnak az egyik cseh polgári bíróság által a C-221/21. és C-222/21. sz. ügyekben előterjesztett, még elbírálás alatt lévő előzetes döntéshozatal iránti kérelmek.

[35] Az UPDI 2020. november 10-i beadványa, 37–39. pont.

50. Bár az említett szervezeteket a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1) bekezdése az abban felsorolt ügyekben [36] elfogadott döntések ellen benyújtott jogorvoslati kérelmek elbírálására hatáskörrel ruházza fel, ugyanezen cikk (2) bekezdése felhatalmazza őket arra, hogy saját kezdeményezésre ellenőrzést végezzenek.

51. A 2012/34 irányelv 56. cikkének (8) bekezdése az igazgatási szervezet számára vizsgálati jogköröket biztosít, lehetővé téve a „jogorvoslati funkciója és a (2) bekezdésnek megfelelő, a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére vonatkozó funkciója keretében" minden adat kérését.

52. A 2012/34 irányelv 56. cikkének (9) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján az igazgatási szervezet „adott esetben saját kezdeményezésére határozatot hoz a kérelmezőkkel szembeni megkülönböztetés, a piaci torzulások és az említett piacok egyéb nemkívánatos fejleményeinek orvoslására alkalmas intézkedésekről, különös tekintettel az (1) bekezdés a)–j) pontjára".

53. Ennélfogva, még ha az igazgatási szervezeteknek panasz ügyében kell is határozniuk, azt olyan összefüggésben teszik, amelyben a felek kérelme nem elengedhetetlen, mivel e szervezetek maguk is indíthatnak eljárást hivatalból. Nem lenne logikus annak elfogadása, hogy e szervezetek – mivel a saját kezdeményezésükre történő eljárás során egy adott eredményre juthatnak – igazságszolgáltatási feladatokat látnak el, ha ugyanerre az eredményre bejelentés vagy panasz alapján jutnak.

54. Végül a 2012/34 irányelv 56. cikkének (10) bekezdése értelmében az igazgatási szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak alávethetők, immár a valódi igazságszolgáltatási szervek előtt. Az uniós jog egységes értelmezése szempontjából „a szóban forgó jogorvoslati lehetőségek lehetővé teszik az EUMSZ 267. cikkében meghatározott előzetes döntéshozatali mechanizmus hatékonyságának […] biztosítását". [37]

55. Röviden, az Anesco és társai ügyhöz hasonlóan megállapítható, hogy a vasúti ágazatban az igazgatási szervezetek határozatai „közigazgatási jellegű határozatoknak tűnnek, kizárva, hogy azokat igazságszolgáltatási feladatok ellátása keretében hozzák". [38]

56. Ezenkívül az olyan közigazgatási szervek által benyújtott előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések elfogadása, amelyek határozatai bírósági felülvizsgálat tárgyát képezik, bizonyos működési zavarokhoz vezethet, amelyekre Ruiz-Jarabo Colomer főtanácsnok olyan érveléssel hívta fel a figyelmet, amely húsz év elteltével még ma is aktuális. [39]

[36] Amikor az igazgatási szervezet a pályahálózat-működtető döntése ellen benyújtott panaszról dönt, nem minden esetben lát el *a közigazgatási aktus jogszerűségének felülvizsgálatára* irányuló feladatot: a pályahálózat-működtető egyaránt lehet szervezet vagy cég (a 2012/34 irányelv 3. cikkének 2. pontja). Ez utóbbi esetben az első, hivatalosan *közigazgatási* szerep az igazgatási szervezet szerepe.

[37] 2013. január 31-i Belov ítélet (C-394/11, EU:C:2013:48), 52. pont.

[38] Anesco és társai ítélet, 41. pont.

[39] A De Coster-ügyre vonatkozó indítvány (C-17/00, EU:C:2001:366). A főtanácsnok hangsúlyozta, hogy „az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés feltevésének módja befolyásolhatja a Bíróság válaszát […]. Ha a kérdést közigazgatási szerv terjeszti elő, a határozata ellen ezt követően benyújtott jogorvoslatra az előterjesztés módja és ideje hatással lehet, ami a valódi bíróságot nagymértékben megfosztja attól a lehetőségtől, hogy az előzetes döntéshozatal iránti eljáráshoz folyamodjon, mert még ha elméletileg elő is terjeszthetne egy újabb előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, az a felek számára az alapeljárásban további késedelmet okozna, ami az eleve meglehetősen lassú igazságszolgáltatásban megengedhetetlen lenne" (79. pont).

57. Röviden, Ruiz-Jarabo Colomer főtanácsnok kijelentette, hogy e lehetőség elfogadása esetén a Bíróság válasza a jogvita végleges eldöntése szempontjából [40] haszontalan lehet, és a tényleges bíróságok utólagos fellépését a közigazgatási bíróságok által előterjesztett előzetes döntéshozatalra utalás korlátozhatja. [41] Véleménye szerint „a közigazgatási bíróságoktól érkező előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadása jelentősen akadályozza a Szerződés által létrehozott, a bírák közötti párbeszédet, eltorzítja annak célját, és aláássa a polgárok bírósági védelmét”. [42]

58. A fentiek összességére tekintettel úgy vélem, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatatlan. Arra az esetre, ha a Bíróság nem így ítélné meg, mindazonáltal megvizsgálom az igazgatási szervezet kérdéseit.

V. Az ügy érdeméről

A. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés

59. Az UPDI kételye „az áruszállítás során a be- és kirakodási hely[re], a hozzá kapcsolódó vágánnyal együtt” vonatkozik. E hely a 2012/34 irányelv 3. cikkének 3. pontja szerinti vasúti infrastruktúra, vagy a kiszolgáló létesítmények részét képezi? [43]

60. Az utasperonok a vasúti infrastruktúra részét képezik a 2012/34 irányelv 3. cikkének 3. pontjával összefüggésben értelmezett I. melléklet második franciabekezdése értelmében. Ezt a Westbahn Management II. ítélet is megerősítette. [44]

61. Most azt kell meghatározni, hogy ugyanezen állítás minden további nélkül átültethető-e a rakodókra. Még ha főszabály szerint e peronok a vasúti infrastruktúra részét is képezik, ugyanezen rendelkezések értelmében figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az áruterminálok – a személypályaudvarokhoz hasonlóan – kiszolgáló létesítménynek minősülnek (a 2012/34 irányelv II. melléklete 2. pontjának a) és b) alpontja).

62. Amint a Westbahn Management II. ügyben is, a problémát egyrészről a peronok, másrészről az azoknak helyet adó kiszolgáló létesítmény közötti különbségtétel szándéka okozza (az említett ügyben személypályaudvarokról, a jelen ügyben pedig áruterminálokról van szó). Mivel ezek eltérő

[40] Uo., 78. pont: „A közigazgatási határozatot a Bíróság válaszát követően felülvizsgáló bíróság úgy ítélheti meg, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem szükségtelen volt, vagy a kérdést más szempontból kellett volna megközelíteni. Ha arra a következtetésre jut, hogy sem a közösségi jog szabályainak értelmezése, sem annak alkalmazása nem volt kérdéses a jogvitában, az előzetes döntéshozatal iránti kérelem és az annak megválaszolásába fektetett minden erőfeszítés értelmetlen volt, azzal a további hátránnyal tetézve, hogy a Bíróság legitimitását aláássa, ha ítéleteit szükségtelennek tartva azokat nem veszik figyelembe”.

[41] Uo., 79. pont: „Amennyiben [a bíróság] úgy ítéli meg, hogy a kérdést másként kellett volna megfogalmazni, az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés és a kapott válasz miatt kényszerpályára kerül, és eljárásgazdaságossági okokból nem fog ismét az előzetes döntéshozatali eljáráshoz folyamodni azért, hogy a megítélése szerint hibás előterjesztés miatt létrejött vargabetűt kiigazítsa”.

[42] Uo., 79. pont.

[43] A 2012/34 irányelv ugyanis a vasúti infrastruktúrához és a kiszolgáló létesítményekhez egyaránt hozzáférést biztosít. A hozzáférési jog mértéke azonban eltérő. A vasúti infrastruktúra tekintetében a szabályok szigorúbbak, és az ahhoz való hozzáférés a vállalkozó vasúti társaságoktól nem tagadható meg. A 2012/34 irányelv (65) preambulumbekezdése e tekintetben kifejezi, hogy kívánatos meghatározni „az infrastruktúra-szolgáltatásnak az üzemeltető számára a szolgáltatásnyújtáshoz alapvetően szükséges, minimális pályahasználati díj ellenében biztosítandó összetevőit”.

[44] „Westbahn Management II” ítélet, rendelkező rész: „[…] a 2012/34 irányelv II. mellékletét úgy kell értelmezni, hogy az ezen irányelv I. mellékletében szereplő »utasperonok« a vasúti infrastruktúra olyan elemét képezik, amelynek használata az említett II. melléklet 1. pontjának c) alpontja értelmében a minimális szolgáltatási csomagba tartozik”.

fogalmak, amelyek jellege az egyes peronok, illetve terminálok egyedi jellemzőitől nehezen elválasztható módon, azok konkrét kialakításához kötött, elkerülhetetlen az esetről esetre való elbírálás, és nem a Bíróság feladata, hogy ellenőrizze az egyes esetek technikai részleteit. [45]

63. Az UPDI azt kívánja tisztázni, hogy az áruszállítás során a be- és kirakodási hely melletti rész a vasúti infrastruktúra kategóriájába tartozik-e. E célból fontos tisztázni a 2012/34 irányelv I. mellékletében szereplő „rakodó" fogalmának jelentését. Ha a vágányok fölé emelt peron szokásos jelentését vesszük alapul, akkor meg kell határozni, hogy a peron alsó részén, a vágányok szintjén lévő, a vonat be- és kirakodására szolgáló helyek idetartoznak-e. [46]

64. A megoldás nem hagyhatja figyelmen kívül a 2012/34 irányelv célkitűzéseit, amennyiben a „minimális szolgáltatási csomagra" utal, amely magában foglalja a vasúti infrastruktúra használatát is. Ezenkívül mérlegelni kell az áruk természetét, azok szállításának, berakodásának és kirakodásának körülményeit.

65. Az utasperon alapvető, fizikai indoka az, hogy megkönnyítse az utasok számára a vonatra való fel- és leszállást, és ehhez át kell hidalni a földtől az ajtóig terjedő magasságot. Mivel az áruk nyilvánvalóan nem rendelkeznek ezzel az önállósággal, és azokat be kell rakni (a vonatra) vagy ki kell rakodni (a vonatról), nem számít, hogy ezeket a műveleteket a talajról, a vágányok szintjéről, a peronról, teherautóról vagy bármely más szállítóeszközről végzik.

66. Ennélfogva számomra úgy tűnik, hogy inkább a berakodási és kirakodási műveletek jellemzőit kell figyelembe venni. Ha az áru berakodása céljából vagy kirakodása után a vonat mellett történő elhelyezését tervezik, akkor a minimális szolgáltatási csomag körébe tartozó használatról van szó: a vágány melletti teret tehát a peronhoz tartozónak és a vasúti infrastruktúra részének kell tekinteni.

67. E feltevés szerint a rakodók az utasperonokhoz hasonlóan „az infrastruktúra-szolgáltatásnak az üzemeltető számára a szolgáltatásnyújtáshoz alapvetően szükséges, minimális pályahasználati díj ellenében biztosítandó összetevői". [47]

68. Ez a megközelítés elvontan alkalmazható a 2012/34 irányelv I. mellékletében vasúti infrastruktúrának minősített áruterminálok összetett valóságára, [48] a fő- és mellékvágányok tekintetében. Hangsúlyozom azonban, hogy a be- és kirakodási műveletek műszaki jellemzői egyes esetekben eltérő megoldáshoz vezethetnek.

[45] Ezt fejtettem ki a Latvijas dzelzceļš (Vasúti kiszolgáló létesítmények) ügyre vonatkozó indítványom (C-60/20, EU:C:2021:147) 36. pontjában, amelyben kijelentettem, hogy „[a] kiszolgáló létesítménynek való minősítés – a vasúti infrastruktúra fogalmától eltérő fogalomként – számos olyan műszaki tényezőtől függ, amelyet csak a kérdést előterjesztő bíróság tud bizonyítottnak tekinteni".

[46] A holland kormány észrevételeiben e tényező alapján szerepel az, hogy a kiszolgáló létesítmény részeként kell értelmezni őket.

[47] A 2012/34 irányelv (65) preambulumbekezdése.

[48] A [transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i] 1315/2013/EU [európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2013. L 348., 1. o.)] 3. cikkének s) pontja ezeket „árufuvarozási terminálóknak" nevezi és meghatározása szerint ezek „legalább két közlekedési mód vagy két különböző vasúti rendszer közötti átrakodásra, valamint áruk ideiglenes tárolására alkalmas létesítmények, mint például tengeri és belvízi kikötők, repülőterek és vasúti terminálok".

69. Bár nem látom akadályát annak, hogy mind a fő-, mind a mellékvágányokhoz tartozó rakodók a vasúti infrastruktúra részének legyenek tekinthetők, a díjszámítás kialakításának a vágányok tényleges – az áruk be- vagy kirakodása alatti – használatára kell korlátozódnia. Bármi, ami ettől a szigorú értelemben vett használattól eltér, mint például a tényleges árumozgatási műveletek,[49] már a kiszolgáló létesítmény saját tevékenységei közé tartozik.

70. Ezért a 2012/34 irányelv I. mellékletében említett „rakodók" (vagyis a vonat oldala melletti, kizárólag a fő-, illetve mellékvágányokon történő be- vagy kirakodásra használt tér) főszabály szerint a vasúti infrastruktúra olyan elemei, amelyek használata az említett irányelv II. melléklete 1. pontjának c) alpontja értelmében a minimális szolgáltatási csomagba tartozik.

B. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett második kérdés

71. Az UPDI azt szeretné megtudni, hogy a 2012/34 irányelv felhatalmazza-e a pályahálózat-működtetőt arra, hogy az üzemeltetők hátrányára egyoldalúan módosítsa a vasúti infrastruktúra vagy a kiszolgáló létesítmények használatáért fizetendő díjakat.[50]

72. A 2012/34 irányelv a vasúti infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmények használata után egyaránt díjfizetési kötelezettséget ír elő. E használati díjakat a pályahálózat-működtető és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője részére kell megfizetni, és ők a díjakat tevékenységük finanszírozására használják fel (a 31. cikk (1) bekezdése) az alábbi szempontok szerint:

– A minimális szolgáltatási csomag esetén „a díjaknak meg kell egyezniük a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költséggel" (a 2012/34 irányelv 31. cikke (3) bekezdésének első albekezdése).

– A kiszolgáló létesítményeket illetően a díj nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának *észszerű nyereséggel megnövelt* költségét (ugyanezen irányelv 31. cikkének (7) bekezdése).

73. A 2012/34 irányelv 29. cikke (1) bekezdésének megfelelően a pályahálózat-működtető által elfogadott hálózati üzletszabályzat tartalmazza a díjképzési rendszert és a díjképzési szabályokat.

74. A hálózati üzletszabályzat szabályozása (a 2012/34 irányelv 27. cikkének (2) bekezdése) előírja a vasúti infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmények hozzáférésének feltételeivel kapcsolatos információk közzétételét.

75. A 2012/34 irányelv IV. mellékletének általánosabb jellegű 2. pontja és 6. pontja kifejezetten a kiszolgáló létesítmények használati díjaira vonatkozik.

76. A 2012/34 irányelv 31. cikkének (3), illetve (7) bekezdése értelmében a díjak meghatározására különböző korlátozások vonatkoznak mindkét esetben.

[49] Az áruterminál meghatározása azt mutatja, hogy e műveletekhez mennyire korlátozott közvetlen hozzáférést kell biztosítani a vonat oldalához. Egy (bármilyen kis méretű) áruterminál szervezése általában megköveteli, hogy az áruk mozgatását az üzemeltető végezze. Nem elegendő tehát, ha a vonat megérkezik a vasúti infrastruktúra valamelyik részére, az árukat kezelni is kell. Ezért a minimális szolgáltatási csomag használatára (amely magában foglalja a rakodókat) vonatkozó jog léte nem elegendő, mert e jog nem érvényesül akkor, ha a ki- és berakodás nem lehetséges. Ez a lehetőség attól függ, hogy a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője el tudja-e végezni ezeket a műveleteket, akármennyire is tekintik a peront a vasúti infrastruktúra részének.

[50] Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat 26. pontja alapján a kétségek azért merülnek fel, mert a pályahálózat-működtető fenntartotta magának a jogot a díjak ilyen irányú felülvizsgálatára: „a díjak változását legalább egy hónappal előre közölni kell az e Leírás szerinti módosítás formájában".

1. Infrastruktúra-használati díjak

77. A vasúti infrastruktúra használatával kapcsolatban már emlékeztettem arra, hogy a minimális hozzáférési csomaghoz és a kiszolgáló létesítményekhez kapcsolódó infrastruktúra-használati díjat „a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költség mértékében kell megállapítani".

78. Így e díjak kiszámítása során az I. mellékletben felsorolt elemeket a 2012/34 irányelv 29. és azt követő cikkeiben foglaltakra tekintettel kell figyelembe venni, valamint hatálybalépésétől kezdve az (EU) 2015/909 végrehajtási rendeletben [51] foglaltakra tekintettel.

79. A 2015/909 végrehajtási rendelet olyan módszertant tartalmaz, amely szerint a díjak bármilyen változását a közvetlen költségek kiszámításának alapjául szolgáló tényezők változásával kell indokolni. [52] A pályahálózat-működtető e követelmény függvényében és az említett rendeletnek megfelelően jogosult a díjak naprakésszé tételére, illetve felülvizsgálatára.

80. Főszabály szerint a 2012/34 irányelv e díjak naprakésszé tételére nem szab időbeli korlátokat. A 27. cikk (3) bekezdése felhatalmazást ad a hálózati üzletszabályzat naprakésszé tételére és *szükség esetén* annak módosítására. A 2012/34 irányelv IV. mellékletének 2. pontjában az szerepel, hogy a hálózati üzletszabályzatnak tartalmaznia kell „a már eldöntött vagy […] előrelátható díjváltozásokkal kapcsolatos információkat".

81. A díjak módosítása tehát a hálózati üzletszabályzatban előzetesen meghatározott szabályoktól függ. Ez biztosítja, hogy a vasúti társaságoknak „kiszámítható díjképzési rendszere[i] […] és ésszerű elvárásai[…] [legyenek] az infrastruktúra-díjak fejlődésével kapcsolatban". [53]

82. Nem zárható ki azonban, hogy előre nem látott körülmények a díjak korábban történő módosítását teszik indokolttá, oly módon naprakésszé téve azok értékét, hogy igazodjanak e körülményekhez, [54] illetve a közvetlenül felmerülő költségek változásához.

83. A 2012/34 irányelv rendszerében tehát a menetrendkészítés és az infrastruktúrához való hozzáférést kérelmező vasúti társaságok kérelmei közötti kapcsolat nem csak formalitás. [55]

[51] A vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól szóló, 2015. június 12-i bizottsági végrehajtási rendelet (HL 2015. L 148., 17. o.).

[52] A 2015/909 végrehajtási rendelet (17) preambulumbekezdése: „[k]ülönböző okok (úgy mint a termelékenység növekedése, az új technológiák elterjedése vagy a költségekkel kapcsolatos okozati viszonyok jobb megértése) miatt a közvetlen költségek kiszámítását rendszeresen aktualizálni kell vagy felül kell vizsgálni, többek között a bevált nemzetközi gyakorlatokkal összhangban".

[53] A 2015/909 végrehajtási rendelet (18) preambulumbekezdése.

[54] Ez történt a közelmúltban a Covid19 által okozott egészségügyi válsághelyzet következtében a vasúti kereslet csökkenése miatt. A Bizottság azt javasolta, hogy a pályahálózat-működtetők hozzanak többek között „a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő pályahasználati díjak elengedésére, csökkentésére vagy halasztására" vonatkozó ideiglenes ösztönző intézkedéseket. Lásd: a Covid19-világjárványra tekintettel a fenntartható vasúti piacot célzó intézkedések létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslat (COM(2020) 260 final).

[55] A 2012/34 irányelvben az infrastruktúra-kapacitás meghatározása egy adott időszakra vonatkozó beállításon alapul (3. cikk, 24. pont), a hálózati üzletszabályzat pedig a díjképzési rendszerek határidőit, eljárásait és kritériumait rögzíti (3. cikk, 26. pont). Ezenkívül a 27. cikk (4) bekezdése kapcsolatot mutat a hálózati üzletszabályzat és az infrastruktúra-kapacitási kérelmek között, amely azután megmutatkozik a kapacitáselosztás ütemterve, a kérelmezők által benyújtott kérelmek és az üzemi menetrend szabályozásában is (43. és 44. cikk, valamint a VII. melléklet).

2. A kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés díja

84. A kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférésért és az e létesítményekben végrehajtott szolgáltatásnyújtásért fizetendő díjat illetően a 2012/34 irányelv 31. cikkének (7) bekezdése – amint arra emlékeztettem – előírja, hogy annak összege nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának észszerű nyereséggel megnövelt költségét.

85. Ezt a rendelkezést kiegészíti az (EU) 2017/2177 végrehajtási rendelet,[56] amelynek a kiszolgáló létesítmény leírását tartalmazó 4. cikke többek között tartalmazza „a kiszolgáló létesítményhez való hozzáférés díjaira […] vonatkozó tájékoztatást" [a (2) bekezdés m) pontja].

86. A 2017/2177 végrehajtási rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján a kiszolgáló létesítmények üzemeltetői *szükség szerint* naprakész állapotban tartják a kiszolgáló létesítmény leírását (amely tartalmazza a díjszabást).[57]

87. Így tehát e díjak (tarifák) naprakésszé tétele, illetve felülvizsgálata megengedett,[58] feltéve, hogy az uniós jogi szabályokban foglalt korlátozásokkal összhangban történik, ami a szolgáltatásnyújtás költségeire és az előny észszerűségére vonatkozó korlátok betartását,[59] az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség[60] elvének tiszteletben tartását, valamint a „szükségesség" követelményének figyelembevételét jelenti a díjemelés indoklásához.

3. Közbenső következtetés

88. A fentiekből következik, hogy a pályahálózat-működtető bizonyos tartalmi, eljárási és időbeli követelmények mellett módosíthatja a vasúti infrastruktúra, illetve a kiszolgáló létesítmények használatáért felszámított díjak összegét (amennyiben az ezekkel kapcsolatos üzemeltetői feladatokat gyakorolja).[61]

C. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdés

89. Az UPDI azt kívánja megtudni, hogy a pályahálózat-működtetőt köti-e a 2012/34 irányelv. A válaszhoz előzetesen tisztázni kell e működtető jellegét.

[56] A szolgáltatási infrastruktúrához és a kapcsolódó vasúti szolgáltatásokhoz való hozzáférésről szóló, 2017. november 22-i bizottsági végrehajtási rendelet (HL 2017. L 307., 1. o.). A rendelet spanyol változatában a „canones [díjak]" helyett a „tarifas [tarifák]" kifejezés szerepel.

[57] A pályahálózat-üzemeltetők „[k]ellő időben tájékoztatják a létesítmény leírásában bekövetkezett lényeges változásokról azokat a kérelmezőket, amelyek már hozzáférést kértek a kiszolgáló létesítményhez vagy az azon belül nyújtott egy vagy több szolgáltatáshoz."

[58] Figyelmen kívül hagyom a vasúti társaság és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője közötti szerződéses kapcsolat feltételeit.

[59] E díjak (tarifák) megállapításának kritériumai kevésbé merevek, mint az infrastruktúra-hozzáférési díjaké, amelyekre a közvetlenül felmerülő költségek szigorú kiszámítása alkalmazandó.

[60] A kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés tekintetében ezeket az elveket a 2012/34 irányelv 10. cikkének (1) bekezdése és 13. cikkének (2) bekezdése tartalmazza. A 2017/2177 végrehajtási rendelet (4) preambulumbekezdése szerint „[a] kiszolgáló létesítményekhez és a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételeinek és a *díjakra vonatkozó információknak* az átláthatósága előfeltételét képezi annak, hogy a kérelmezők megkülönböztetésmentesen férhessenek hozzá a kiszolgáló létesítményekhez és az azokban nyújtott szolgáltatásokhoz. […]" (Kiemelés tőlem.)

[61] Az igazgatási szervezet minden esetben – függetlenül attól, hogy a díjak a vasúti infrastruktúrára vagy a kiszolgáló létesítményekre vonatkoznak – a 2012/34 irányelv 56. cikkével összhangban hatáskörrel rendelkezik a felügyeleti feladatainak gyakorlására.

90. Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban a cseh pályahálózat-működtető állami szervezetként szerepel. Maga a pályahálózat-működtető pedig épp ellenkezőleg azt hangsúlyozza, hogy „független és szuverén” *(sic)* jogi személy, és hogy nem képezi „a cseh állam elemét vagy szervezeti egységét”, továbbá nem az állam nevében jár el. [62]

91. A jogvita eldöntése érdekében a Bíróság feladata nem a nemzeti jogszabályok értelmezése, hanem az, hogy – főszabály szerint – választ adjon az előzetes döntéshozatalra utaló határozatra. [63] Az UPDI szerint – ismétlem – a cseh pályahálózat-működtető egy állami szervezet, amely az állam fennhatósága alá tartozik, és annak ellenőrzése alatt jár el. [64]

92. A 2012/34 irányelv 3. cikkének 2. pontja mérlegelési mozgásteret biztosít a tagállamoknak a pályahálózat-működtető jellegének meghatározása tekintetében, amely szervezet, vagy cég egyaránt lehet.

93. A Bíróság általánosságban úgy ítélte meg, hogy bizonyos „szervezetek vagy szervek […] az állammal azonos megítélés alá esnek, vagy azért, mert a tág értelemben vett állam részét képező közjogi jogi személyek, vagy valamely hatóság vagy az állam felügyelete, illetve ellenőrzése alá tartoznak, vagy egy ilyen hatóság közfeladat ellátásával bízta meg őket és e célból […] többletjogosultságokkal ruházta fel őket”. [65]

94. Ebből a szempontból, és a kérdést előterjesztő szerv vizsgálataira is figyelemmel, minden arra utal, hogy a cseh pályahálózat-működtető az államhoz tartozó szerv, amelyet törvény hoz létre és többletjogosultságokkal járó közérdekű feladatokkal bízza meg, valamint kinevezi és visszahívja igazgatótanácsának tagjait.

95. A Bíróság szerint az, hogy az állami hatóságok nem minősülnek az EUMSZ 267. cikk értelmében vett „bíróságoknak”, nem mentesíti őket „annak kötelezettsége alól, hogy a határozathozatal során az uniós jog alkalmazását biztosítsák, vagy hogy a közvetlen hatályú uniós jogi rendelkezésekkel ellentétesnek tűnő nemzeti rendelkezések alkalmazását szükség szerint mellőzzék, mivel ez a kötelezettség valamennyi, hatáskörrel rendelkező állami szervet terheli, nem csak a bírósági szerveket”. [66]

96. A pályahálózat-működtető tehát nem vonhatja ki magát a 2012/34 irányelv közvetlen hatályú követelményei alól.

[62] A pályahálózat-működtető észrevételei, I. rész, a) pont.

[63] Amint arra a Bíróság a 2020. április 2-i Coty Germany ítélet (C-567/18, EU:C:2020:267) 21. pontjában emlékeztetett, „a Bíróságnak, amikor előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre válaszol, az a feladata, hogy az uniós bíróságok és a nemzeti bíróságok között fennálló hatáskörmegosztás keretén belül azt az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban meghatározott ténybeli és szabályozási hátteret vegye figyelembe, amelybe e kérdések illeszkednek”.

[64] Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat 45. és 46. pontja.

[65] A 2017. október 10-i Farrell ítélet (C-413/15, EU:C:2017:745), 34. pont.

[66] 2020. január 21-i Banco de Santander ítélet (C-274/14, EU:C:2020:17), 78. pont.

D. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett negyedik kérdés

97. Az UPDI arra vár választ, hogy hátrányosan megkülönböztetők-e „a hálózati üzletszabályzatban foglalt [szabályok], amennyiben ellentétesek az olyan uniós jogi rendelkezésekkel, amelyeket a Správa železnic (vasúti hatóság) köteles betartani”. [67]

98. Az e kérdésre való válaszadás során a harmadik kérdésre adott válaszból kell kiindulni. A pályahálózat-működtetőt köti a 2012/34 irányelv, így az aktusainak (köztük a hálózati üzletszabályzatnak) azzal összhangban kell lennie.

99. Az, hogy a hálózati üzletszabályzat egy része nem tartja tiszteletben a 2012/34 irányelvet, nem jelenti azt, hogy önmagában emiatt hátrányosan megkülönböztető. Abban az esetben hátrányosan megkülönböztető, ha olyan intézkedéseket vezet be, amelyek önmagukban indokolatlan bánásmódot biztosítanak egyes társaságok számára más társaságokhoz képest.

VI. Végkövetkeztetés

100. A fentiekre tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság nyilvánítsa elfogadhatatlannak az Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (a közlekedési infrastruktúrához való hozzáférés hatósága, Cseh Köztársaság) által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelmet.

Másodlagosan azt javaslom, hogy a Bíróság e kérelemre a következő választ adja:

„1) Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv I. mellékletében szereplő »rakodók«, mint a vonat oldala melletti azon területek, amelyeket kizárólag a fő-, illetve mellékvágányokon történő be- vagy kirakodásra használnak, a vasúti infrastruktúra részét képezik.

2) A pályahálózat-működtető a vasúti infrastruktúra használati díjait azzal a feltétellel módosíthatja, hogy a módosítást a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól szóló, 2015. június 12-i (EU) 2015/909 bizottsági végrehajtási rendeletnek megfelelően, valamint a hálózati üzletszabályzatban foglalt döntésekkel, illetve előrejelzésekkel összhangban igazolja, kivéve, ha rendkívüli helyzet kezeléséről van szó.

   Szükség szerint a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője – a vasúti társaságokkal szemben vállalt szerződéses kötelezettségek sérelme nélkül – az e létesítményhez való hozzáférés és a szolgáltatásnyújtás díját azzal a feltétellel módosíthatja, hogy a díj nem haladja meg a szolgáltatás nyújtásának észszerű nyereséggel megnövelt költségét, továbbá, hogy tiszteletben tartja az átláthatóság elvét és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét.

3) Az állami szervezetnek minősített pályahálózat-működtetőt a jogi formájától függetlenül kötik a 2012/34 irányelv közvetlen hatályú rendelkezései.

[67] A kérdés indoklásában (nem magában a kérdésben) az UPDI azt állítja, hogy a nemzeti jog szerint a hatásköre csak annak ellenőrzésére terjed ki, hogy a hálózati üzletszabályzat a vasutakról szóló törvénynek – nem pedig az uniós jognak – megfelel-e. Amennyiben ez így van, mellőznie kell e nemzeti szabály alkalmazását, mert ellentétes az uniós jog elsőbbségének elvével. Nem gondolom, hogy a vasutakról szóló törvény 34e. §-ának (1) bekezdése vitathatatlanul ezen értelmezés mellett szólna, ugyanakkor – ismétlem – a belső jog értelmezése a nemzeti bíróságok hatáskörébe, és nem a Bíróság hatáskörébe tartozik.

4) A 2012/34 irányelvnek nem megfelelő hálózati üzletszabályzat hátrányosan megkülönböztetőnek tekinthető, ha olyan intézkedéseket vezet be, amelyek önmagukban indokolatlan bánásmódot biztosítanak egyes vasúti társaságok számára más társaságokhoz képest.”