A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (második tanács)

2025. május 22.*

„Előzetes döntéshozatal – Vasúti közlekedés – 2012/34/EU irányelv – A vasúti infrastruktúra használati díjának felszámítása – A díjak meghatározása és beszedése – 29. cikk – Kivételek a díjképzési elvek alól – 32. cikk – Felárak – Számítási és közzétételi szabályok – 56. cikk – Az igazgatási szervezet feladatai – A nemzeti jog által a felárak engedélyezésére vonatkozóan előírt eljárás – Feltételek”

A C-538/23. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Bundesverwaltungsgericht (szövetségi közigazgatási bíróság, Ausztria) a Bírósághoz 2023. augusztus 22-én érkezett, 2023. augusztus 21-i határozatával terjesztett elő

az **ÖBB-Infrastruktur AG**,

a **WESTbahn Management GmbH**

és

a **Schienen-Control Kommission**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (második tanács),

tagjai: K. Jürimäe tanácselnök, K. Lenaerts, a Bíróság elnöke, a második tanács bírájaként eljárva, M. Gavalec, Csehi Z. (előadó) és F. Schalin bírák,

főtanácsnok: T. Ćapeta,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– az ÖBB-Infrastruktur AG képviseletében K. Retter Rechtsanwalt,

– a WESTbahn Management GmbH képviseletében E. Lichtenberger Rechtsanwalt,

* Az eljárás nyelve: német.

– a Schienen-Control Kommission képviseletében R. Streller elnök,

– az osztrák kormány képviseletében A. Posch, J. Schmoll és G. Kunnert, meghatalmazotti minőségben,

– a holland kormány képviseletében E. M. Besselink és K. Bulterman, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,

– a norvég kormány képviseletében T. Aalia és G. G. Mostuen, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében P. Messina és E. Schmidt, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2024. november 7-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2016. december 14-i (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 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2012. L 343., 32. o.; helyesbítés: HL 2015. L 67., 32. o.; a továbbiakban: 2012/34 irányelv) 8. cikke (4) bekezdésének, valamint 27. cikke (2) és (4) bekezdésének, illetve ezen irányelv IV. mellékletével, az említett irányelv 31. cikkének (3) bekezdésével és 32. cikkével, valamint a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségek kiszámításának módjairól szóló, 2015. június 12-i (EU) 2015/909 bizottsági végrehajtási rendelet (HL 2015. L 148., 17. o.) 2. cikkének 1. pontjával összefüggésben történő értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az ÖBB-Infrastruktur AG (a továbbiakban: ÖBB-Infra), az osztrák vasúti pályahálózat fő üzemeltetője, a WESTbahn Management GmbH (a továbbiakban: WESTbahn) vasúttársaság és a Schienen-Control Kommission (vasúti igazgatási bizottság, Ausztria; a továbbiakban: SCK) között az infrastruktúra-használati díjak megemelésének engedélyezése tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 2012/34 irányelv

3 A 2012/34 irányelv (34), (43) és (70) preambulumbekezdése kimondja:

„(34) Az átláthatóság érdekében, valamint a vasúti infrastruktúrához és a kiszolgáló létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz minden vállalkozó vasúti társaság számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen biztosítandó hozzáférés érdekében a hozzáférési jogok alkalmazásához szükséges összes információt közzé kell tenni a hálózati üzletszabályzatban. A hálózati üzletszabályzatot a fennálló nemzetközi gyakorlattal összhangban legalább az [Európai] Unió két hivatalos nyelvén közzé kell tenni.

[…]

(43) A tagállamok által meghatározott kereteken belül a díjképzési és kapacitáselosztási rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasúti pályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát.

[…]

(70) Az infrastruktúra-használati díjak révén bekövetkező költségmegtérülés általános mértéke befolyásolja a szükséges kormánytámogatás szintjét. Az egyes tagállamoknak eltérő mértékű költségmegtérítésre lehet szüksége. Ugyanakkor valamennyi infrastruktúra-díjképzési rendszer esetében kívánatos, hogy a legalább az általa előírt többletköltség megfizetésére képes forgalom számára tegye lehetővé a vasúti infrastruktúra használatát.”

4 Ezen irányelv „Fogalommeghatározások” című 3. cikke a következőket írja elő:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

1. »vállalkozó vasúti társaság«: ezen irányelvnek megfelelő engedéllyel rendelkező bármely köz- vagy magánvállalkozás, amelynek fő tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania; ide értendők a csak vontatást nyújtó társaságok is;

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;

[…]

19. »kérelmező« közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró vállalkozó vasúti társaság vagy vállalkozó vasúti társaságok nemzetközi csoportosulása vagy egyéb természetes vagy jogi személy, például [a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i] 1370/2007/EK [európai parlamenti és tanácsi] rendeletben [HL 2007. L 315., 1. o.)] említett illetékes hatóságok, továbbá szállíttató, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók;

[…]

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;

[…]”

5 Az említett irányelvnek „A vállalkozó vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők függetlensége” című 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy az irányítás, az adminisztráció és a üzemeltetési, gazdasági és könyvelési ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés tekintetében a tagállamok közvetlen vagy közvetett tulajdonába vagy ellenőrzése alá tartozó vállalkozó vasúti társaságok független státusszal, és ennek megfelelően elsősorban az államétól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkezzenek.

(2) A pályahálózat-működtető a tagállamok által kialakított díjképzés és felosztási keretek és egyes szabályok betartása mellett felelős saját üzemeltetéséért, adminisztrációjáért és belső ellenőrzéséért.”

6 Ugyanezen irányelvnek „A pályahálózat-működtető pénzgazdálkodása” című 8. cikke (4) bekezdésének első aalbekezdése a következőképpen szól:

„A tagállamok biztosítják, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és öt évet meg nem haladó észszerű időszakon belül a pályahálózat-működtető eredménykimutatásában az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény, a magánforrásokból származó vissza nem térítendő támogatás és az állami finanszírozás – ideértve az állami előlegfizetéseket is – legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra-kiadásokkal.”

7 A 2012/34 irányelvnek „A vasúthálózathasználati feltételek” című 27. cikke a (2) és (4) bekezdésében a következőket mondja ki:

„(2) A vasúthálózat-használati feltételek meghatározzák a vállalkozó vasúti társaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét, és tartalmazzák a kérdéses vasúti infrastruktúra hozzáférésének feltételeivel kapcsolatos információkat. A vasúthálózat-használati feltételek magukban foglalják emellett a pályahálózat-működtető hálózatához kapcsolódó kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeivel kapcsolatos információkat is, vagy egy olyan weboldal elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek. A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: a hálózati üzletszabályzat] tartalmát a IV. melléklet rögzíti.

[…]

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

8 Ezen irányelvnek „A díjak kialakítása, megállapítása és beszedése” című 29. cikke az (1) bekezdésében ekképp rendelkezik:

„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.

[…]”

9 Az említett irányelv „Díjszámítási elvek” című 31. cikkének (3) bekezdése előírja:

„Az e cikk (4) vagy (5) bekezdésének és a 32. cikknek a sérelme nélkül a minimális hozzáférési csomagért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférését biztosító infrastruktúráért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költséggel.

A[z Európai] Bizottság 2015. június 16-ig elfogadja az annak meghatározására vonatkozó intézkedéseket, hogy milyen módozatokat kell alkalmazni a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költség kiszámítására. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 62. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

A pályahálózat-működtető dönthet úgy, hogy az említett végrehajtási jogi aktusok hatálybalépését követő, négy évet meg nem haladó időszak alatt fokozatosan vezeti be ezeket a módozatokat.”

10 Ugyanezen irányelv „Kivételek a díjképzési elvek alól” című 32. cikkének (1) és (6) bekezdése a következőképpen szól:

„(1) Ha a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességének garantálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. A díjazási rendszernek tekintetbe kell vennie a vasúttársaságok által elért termelékenységnövekedést.

A díjak mértéke azonban nem zárhatja ki, hogy az infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a vasúti szolgáltatás nyújtása következtében közvetlenül felmerült költségeket, s ezen felül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.

E felárak felszámításának jóváhagyását megelőzően a tagállamok biztosítják, hogy a pályahálózat-működtetők értékeljék a felárak felszámításának relevanciáját az egyes piaci szegmensek szempontjából, figyelembe véve legalább a VI. melléklet 1. pontjában felsorolt feltételpárokat és azok közül megtartva a relevánsakat. A pályahálózat-működtető által meghatározott piaci szegmensek listája legalább a következő három szegmenst tartalmazza:

áruszállítási szolgáltatások, közszolgáltatási szerződés keretében történő személyszállítási szolgáltatások és más személyszállítási szolgáltatások.

A pályahálózat-működtetők ezen túlmenően a szállított áruk vagy személyek szerint további piaci szegmenseket különböztethetnek meg.

Meg kell határozni azokat a piaci szegmenseket is, amelyeken a vállalkozó vasúti társaságok jelenleg nem nyújtanak szolgáltatásokat, de erre sor kerülhet a díjképzési rendszer érvényességi idején belül. A pályahálózat-működtető nem számíthat fel felárat a díjképzési rendszerben e piaci szegmensek tekintetében.

A hálózati üzletszabályzat között szerepelnie kell a piaci szegmensek listájának, amelyet legalább ötévente felül kell vizsgálni. A listát az 56. cikkel összhangban az 55. cikkben említett igazgatási szervezet ellenőrzi.

[…]

(6) Ha a pályahálózat-működtető módosítani kívánja a díjképzési rendszer e cikk (1) bekezdésében említett alapvető elemeit, ezt köteles legalább a hálózati üzletszabályzat közzétételének a 27. cikk (4) bekezdése szerinti határideje előtt három hónappal közzétenni.”

11 A 2012/34 irányelvnek „Az igazgatási szervezet feladatai” című 56. cikke az (1), (2), (6), (9) és (10) bekezdésében kimondja:

„(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;

h) forgalomirányítás;

i) felújítás tervezése és tervszerű vagy nem tervszerű pályafenntartási munkák;

j) a 2. cikk (13) bekezdésében, valamint a 7., a 7a., a 7b., a 7c. és a 7d. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés, az összeférhetetlenséggel kapcsolatos követelményeket is beleértve.

(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.

[…]

(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 szerv 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.

Az infrastruktúra-kapacitás biztosítására irányuló kérés elutasítása vagy a kapacitásajánlat feltételei elleni jogorvoslat esetén az igazgatási szervezet határozhat úgy, hogy a pályahálózat-működtető által hozott döntés semmiféle változtatást nem igényel, vagy megkövetelheti a döntés módosítását az általa előrebocsátott iránymutatásoknak megfelelően.

(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.”

12 A 2012/34 irányelv IV. melléklete határozza meg az ezen irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatban szereplő információkat.

A 2015/909 végrehajtási rendelet

13 Az 2015/909 végrehajtási rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke előírja:

„E rendelet alkalmazásában:

1) »közvetlen költség« a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költség;

2) »Közvetlen egységköltség«: egy vonat vonatkilométerre, járműkilométerre, bruttó tonnakilométerre vagy ezek kombinációjára vetített közvetlen költsége;

[…]”

14 E végrehajtási rendelet 3. és 4. cikke a közvetlen költségek kiszámítása céljából megállapítja „az egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségeket”, illetve a „nem elszámolható költségeket”.

15 Az említett végrehajtási rendelet 3. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az egész hálózatra vonatkozó közvetlen költségeket egyrészt a minimális hozzáférési csomag szolgáltatásaiért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúráért fizetendő költségek, másrészt a 4. cikkben említett nem elszámolható költségek különbségeként kell kiszámítani.”

Az osztrák jog

16 Az 1957. március 7-i Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz) (a vasutakról, a vasúti járművekről és a vasúti közlekedésről szóló szövetségi törvény; BGBl. 60/1957) 2015. november 27-i változatát (BGBl. I., 137/2015) tartalmaz egy 67d. cikket, amelynek (1) és (6) bekezdése a következőket írja elő:

„1. § Amennyiben az infrastruktúra-használati díjak és a vasúti infrastruktúra üzemeltetéséből származó egyéb bevételek nem elegendőek az összes költség fedezéséhez, hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján további felárat lehet megállapítani, biztosítva ugyanakkor a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességét. A díjak mértéke azonban nem zárhatja ki, hogy az infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerült költségeket ezen felül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.

[…]

6. § A további felárak rögzítéséhez az [SCK] engedélye szükséges, amely az 1. §-ban előírt feltételek teljesülése esetén ehhez hozzájárulását adja. […]”

17 Az 1992. december 29-i Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz) (az osztrák szövetségi vasúttársaság átszervezéséről szóló szövetségi törvény; BGBl. I., 825/1992) 2009. augusztus 19-i változata (BGBl. I, 95/2009) 42. §-ának (1) bekezdése kimondja:

„[Az ÖBB-Infra] viseli feladata ellátásának költségeit. Az [ÖBB-Infra] kérelmére a szövetségi állam ez utóbbinak többek között a vasúti infrastruktúra üzemeltetéséért és annak a felhasználók rendelkezésére bocsátásáért nyújt támogatást, amennyiben és ameddig a vasúti infrastruktúra használóitól az érintett piaci feltételek mellett megszerezhető bevételek nem fedezik a hatékony és eredményes igazgatással kapcsolatban felmerült költségeket.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

18 Az ÖBB-Infra az elsődleges vasúti pályahálózat-működtető Ausztriában. Meghatározza és beszedi az infrastruktúra használati díjait, és a hálózati üzletszabályzatban közzéteszi a vonatkozó információkat. E díjak többek között az infrastruktúra használatának közvetlen költségeiért fizetendő díjakból, valamint az e díjakra alkalmazott felárakból állnak. E felárakat a vasutakról, a gördülőállományról és a vasúti közlekedésről szóló szövetségi törvény 2015. november 27-i változata értelmében jóváhagyás céljából be kell mutatni az SCK-nak.

19 2016. augusztus 12-én az ÖBB-Infra azt kérte az SCK-tól, hogy engedélyezze számára az infrastruktúra-használati díjak emelését a 2018. évi üzemi menetrend érvényességi időszaka, azaz a 2017. december 10. és 2018. december 8. közötti időszak tekintetében. Ez volt az első ilyen irányú kérelem az ÖBB-Infra részéről.

20 2016. december 12-i határozatával az SCK engedélyezte ezen emeléseket. A WESTbahn keresetet nyújtott be e határozattal szemben a Bundesverwaltungsgerichthez (szövetségi közigazgatási bíróság, Ausztria), a kérdést előterjesztő bírósághoz. Ez utóbbi 2017. július 5-i ítéletével hatályon kívül helyezte ezt a határozatot, és az ügyet új határozat meghozatala céljából visszautalta az SCK elé.

21 2017. augusztus 18-án az ÖBB-Infra azt kérte az SCK-tól, hogy engedélyezze számára az infrastruktúra-használati díjak emelését a 2019. évi üzemi menetrend érvényességi időszaka, azaz a 2018. december 9. és 2019. december 7. közötti időszak tekintetében. Az SCK az SCK-17-009. hivatkozási számú e kérelmet az SCK-16-012. sz., a 2018. évi szolgálati menetrend időszakára vonatkozó felárak engedélyezésére irányuló eljáráshoz csatolta.

22 Az SCK egyébként az SCK-18-010. sz. hivatkozási számú eljárást indította az ÖBB-Infra közvetlen költségeinek ellenőrzése érdekében, és azt az SCK-16-012. és SCK-17-009. sz., fent hivatkozott eljárásokhoz is csatolta.

23 A 2018. évi vasúthálózat-használati feltételek az egyes piaci szegmensek vonatkozásában csak a teljesített menetvonal-kilométerenkénti teljes díjat tüntették fel. Ezzel szemben a 2019. évi hálózati üzletszabályzatban minden egyes piaci szegmens esetében a teljesített menetvonal kilométerenkénti közvetlen költségekért fizetendő térítések és a felárak, valamint a kettő összegéből származó, teljesített menetvonal-kilométerenkénti díj elkülönítve kerültek feltüntetésre.

24 Ami a felárakat illeti, a 2018. és 2019. évi hálózati üzletszabályzat arra a körülményre hivatkozott, hogy azok engedélyezési eljárása még folyamatban van. A 2019. évi hálózati üzletszabályzatban ezenkívül jelezték, hogy abban az esetben, ha az ezen eljárást lezáró végleges határozatot csak a szolgálati menetrend érvényességi időszakának kezdetét követően hozzák meg, adott esetben a túlfizetett, illetve a túl alacsony összegben beszedett díjak visszatérítésére, illetve beszedésére kerül sor.

25 2019. június 24-én az ÖBB-Infra módosításokat kért a 2018. és 2019. évi felárak iránti kérelmeinek tárgyában, azzal az indokkal, hogy ha az SCK az SCK-18-010. sz. eljárás keretében a közvetlen költségeket az általa előírtnál alacsonyabb szinten állapítja meg, e felárakat a Verkehrsministerium (közlekedési minisztérium, Ausztria) által meghatározott bevételi cél elérése érdekében magasabb szinten kell meghatározni.

26 Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság megjegyzi, hogy az ÖBB-Infra 2018-ban és 2019-ben állami támogatásban részesült, és a közlekedési minisztérium az üzemi menetrend minden egyes érvényességi időszakára vonatkozóan közli az ÖBB-Infrával azon díjak teljes összegét, amelyeket az ÖBB-Infra a felárakkal növelt infrastruktúra-használati díjakból kiindulva elő kell írnia. Az SCK a felárak kiszámítását erre a bevételi célra alapozta.

27 Az SCK végül csak a 2020. december 17-i határozatában állapította meg a 2018. és 2019. évi szolgálati menetrend érvényességi időszakaira vonatkozóan a közvetlen költségekre és felárakra vonatkozó díjakat, valamint a teljesített menetvonal-kilométerenként fizetendő teljes díjat.

28 Az ÖBB-Infra és a WESTbahn keresetet nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz e határozat ellen. Az ÖBB-Infra vitatja az említett határozatot, és lényegében a 2018. és 2019. évi hálózati üzletszabályzatban közzétettnél magasabb felárat kér.

29 Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság először is arra keresi a választ, hogy lehetséges-e, hogy a felárak jóváhagyására az érintett szolgálati menetrend érvényességi időszakának lejártát követően kerüljön sor. Másodsorban e bíróságnak kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy milyen sorrendben kell e feláraknak a hálózati üzletszabályzatban való közzététele és az említett felárak jóváhagyásának megtörténnie, valamint, harmadsorban, a közzététel terjedelmét illetően vannak kétségei. Negyedsorban e bíróság azt kívánja megtudni, hogy a tagállamot köti-e a jóváhagyásához kötött díjemelések összege. Ötödsorban annak tisztázását kéri, hogy a tagállam által meghatározott „bevételi cél” milyen esetleges hatással lehet ezen emelések kiszámítására.

30 E körülmények között a Bundesverwaltungsgericht (szövetségi közigazgatási bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni az uniós jogot, különösen a 2012/34 irányelv 32. cikkét, hogy a tagállamnak az üzemi menetrend érvényességi időszakára igényelt piaci felárakat annak kezdete (vagy legalábbis vége) előtt *ex ante* jóvá kell hagynia; vagy a tagállam a piaci felárakat a vonatkozó üzemi menetrend érvényességi időszakának vége után (adott esetben évekkel később) utólag is jóváhagyhatja? A 2012/34 irányelv 32. cikke értelmében vett, a piaci »feláraknak a tagállam általi jóváhagyása« jogerős jóváhagyásnak tekintendő-e?

2) Úgy kell-e értelmezni az uniós jogot, különösen a 2012/34 irányelv 27. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 32. cikkének (1) és (6) bekezdését, hogy – időrendi sorrendben – a piaci felárakat (az alapvető elemek módosítása esetén) először (adott esetben a jóváhagyás fenntartásával) a hálózati üzletszabályzatban kell közzétenni, és a tagállamnak csak a közzétételt követően kell jóváhagynia? A 2012/34 irányelv 32. cikkének (6) bekezdése szerinti alapvető elemek módosítása már akkor is fennáll-e, ha csupán a piaci felárak mértékét módosítják az üzemi menetrend előző évi érvényességi időszakához képest?

3) (A második kérdés első mondatára adott igenlő válasz esetén:) úgy kell-e értelmezni [az ugyanezen] irányelv (34) preambulumbekezdésében foglalt átláthatóság és tervezési biztonság követelményének fényében az uniós jogot, különösen a 2012/34 irányelvnek a 2012/34 irányelv IV. mellékletének 2. pontjával összefüggésben értelmezett 27. cikkének (2) és (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 32. cikkének (1) és (6) bekezdését, hogy a tagállam nem hagyhatja jóvá a piaci felárakat, ha magát a piaci felárak összegét nem tették közzé a vonatkozó üzemi menetrend érvényességi időszakára (amelyre vonatkozóan e piaci felárak jóváhagyását kérték) vonatkozó hálózati üzletszabályzatban? Ehelyett csak a megtett vonatkilométerenkénti teljes díjat (a 2012/34 irányelv 31. cikkének (3) bekezdése szerinti, a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségek díjainak és a 2012/34 irányelv 32. cikke szerinti piaci felárak összegeként) tették közzé az egyes piaci szegmensekre vonatkozóan ezekben a hálózati üzletszabályzatban; a vasúttársaságok ezért e hálózati üzletszabályzatból nem tudhatták meg sem a [2015/909 végrehajtási rendelet 2. cikkének 1. pontjával összefüggésben értelmezett 31. cikkének (3) bekezdése értelmében vett] »közvetlen költségek« díjait, sem az egyes piaci szegmensekre vonatkozó, a 2012/34 irányelv 32. cikke szerinti piaci felárakat.

4) (A második kérdés első mondatára adott igenlő válasz esetén:) úgy kell-e értelmezni a 2012/34 irányelv (34) preambulumbekezdésében foglalt átláthatóság és tervezési biztonság követelményének fényében az uniós jogot, különösen az [ezen] irányelvnek a 27. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 32. cikkének (1) és (6) bekezdését, hogy a hálózati üzletszabályzatban az érintett üzemi menetrend érvényességi időszakára vonatkozóan közzétett piaci felárak a tagállami jóváhagyást tekintve kötelező erővel bírnak? E kötelező erőből következik-e az, hogy a tagállam nem hagyhat jóvá piaci szegmensenként magasabb piaci felárakat, mint amelyeket a kapcsolódó hálózati üzletszabályzatban közzétettek? Vagy a kötelező erő csak annyiban áll fenn, hogy a jóváhagyott díjak teljes összege (azaz a 2012/34 irányelv […] 31. cikkének (3) bekezdése és a 2015/909 végrehajtási rendelet 2. cikke 1. pontjának együttes olvasata szerinti »közvetlen költségek« díjainak, valamint a 2012/34/EU irányelv 32. cikke szerinti piaci feláraknak az összege) nem lehet magasabb, mint a hálózati üzletszabályzatban közzétett díjak, míg maguk a piaci felárak a hálózati üzletszabályzatban közzétett díjaknál magasabb összegben is jóváhagyhatók? Van-e összegszerű kötelező ereje a piaci felárak tekintetében a tagállamhoz eredetileg benyújtott jóváhagyási kérelemnek, és ha igen, milyen irányban (nem növelhető, nem csökkenthető tovább)? Létezik-e a kötelező erőnek más formája is?

5) Úgy kell-e értelmezni az uniós jogot, különösen a 2012/34 irányelv 32. cikkének (1) bekezdését, hogy a piaci felárak elvi megengedhetőségének megállapításához (a vizsgálandó piacképességen kívül) – azaz a pályahálózat-működtető költségeinek teljes fedezése céljából – nem a tagállam által a vasúti pályahálózat-működtető számára előírt, a 2012/34 irányelv 31. cikkének (3) bekezdése szerinti, a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségek után felszámított díjak és a 2012/34 irányelv 32. cikkének (1) bekezdése szerinti piaci felárak összegéből álló teljes elérendő bevételből (»bevételi cél«) kell kiindulni,

hanem ki kell számítani és meg kell állapítani a teljes fedezethez szükséges költségeket annak érdekében, hogy e költségek alapján meg lehessen ítélni, hogy a piaci felárak jóváhagyhatók-e és ha igen, milyen összegben hagyhatók jóvá? A piaci felárak elvi megengedhetőségének meghatározásakor (a vizsgálandó piacképességen kívül) figyelembe kell-e venni a tagállam által a vasúti pályahálózat-működtetőnek nyújtott állami támogatásokat is, és ha igen, milyen formában kell ezt megtenni? Adott esetben ezeket az állami támogatásokat le kell-e vonni a költségek teljes fedezetéhez szükséges költségekből (a közvetlenül a vasúttársaságnál felmerülő költségek megtérítésén felül)? Ebben az összefüggésben úgy kell-e értelmezni az uniós jogot, különösen a 2012/34 irányelv 8. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben vizsgált 32. cikkének (1) bekezdését, hogy a tagállamnak a közvetlenül a vonatközlekedtetésből eredő költségek megtérítésén és az esetlegesen figyelembe veendő állami támogatásokon túlmenően meg kell határoznia a vasúti pályahálózat-működtető egyéb gazdasági tevékenységéből származó minden egyéb nyereségét és a magánforrásból kapott valamennyi vissza nem térítendő támogatást, és ezeket is figyelembe kell vennie a piaci felár megengedhetőségének vizsgálata során; amennyiben igen, milyen formában kell ezt megtenni, adott esetben ugyanúgy a teljes fedezethez szükséges költségekből való levonásukkal? A vasúti pályahálózat-működtető által kivetett egyéb díjakat – például az utasperonok használatáért (»állomásdíjak«) és a vontatási áramellátó létesítmények használatáért felszámított díjakat –, valamint a vasúti pályahálózat-működtető egyéb, a könyvelésben szereplő tételeit is bele kell-e vonni ebbe az értékelésbe?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

31 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2012/34 irányelvet, és különösen annak 32. cikkét, hogy ezen irányelvvel nem ellentétes az, ha egy tagállam a vasúti infrastruktúra-használati díjakra vonatkozó felárak ezen infrastruktúra működtetője általi felszámítását engedélyezési eljárás alá vonja, és igenlő válasz esetén, az ezen eljárás végén elfogadandó határozatot szükségszerűen azon szolgálati menetrend érvényességi időszakának kezdete előtt kell-e elfogadni, amelynek tekintetében e felárakat kérték. A kérdést előterjesztő bíróság azt is tudni szeretné, hogy ezt az engedélyt véglegesnek kell-e tekinteni.

32 A 2012/34 irányelv 32. cikke (1) bekezdése első albekezdésének értelmében, ha a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességének garantálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. Ugyanezen 32. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdése úgy rendelkezik, hogy e felárak felszámításának jóváhagyását megelőzően a tagállam biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető értékelje a felárak felszámításának relevanciáját az egyes piaci szegmensek szempontjából, figyelembe véve legalább az ezen irányelv VI. mellékletének 1. pontjában felsorolt feltételpárokat és azok közül megtartva a relevánsakat.

33 E felárak hozzáadódnak az infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmények használati díjaihoz, amelyek a 2012/34 irányelv IV. fejezetének 2. szakasza által szabályozott vasúti infrastruktúra-díjképzési rendszer alapvető elemét képezik.

34 E 2. szakaszon belül a 2012/34 irányelv 29. cikke (1) bekezdésének első albekezdése megköveteli, hogy ezen infrastruktúra díjképzési rendszerének megfelelő működése érdekében a tagállamok „díjképzési rendszert” hozzanak létre, tiszteletben tartva ugyanakkor a vasúti pályahálózat-működtetőnek az ezen irányelv 4. cikkében előírt igazgatási függetlenségét. Az említett irányelv 29. cikke (1) bekezdésének negyedik albekezdése pontosítja, hogy e pályahálózat-működtető a megállapított díjképzési rendszerrel és díjképzési szabályokkal összhangban megállapítja és beszedi az infrastruktúra használatáért fizetendő díjat.

35 A 2012/34 irányelv 29. cikkének (1) bekezdése a díjképzésirendszerek tekintetében ily módon megosztja a hatásköröket a tagállamok és a pályahálózat-működtető között. A tagállamok feladata ugyanis a díjképzési rendszer megállapítása, míg főszabály szerint a pályahálózat-működtetőé a díj megállapítása és annak beszedése (2021. szeptember 9-i LatRailNet és Latvijas dzelzceļš ítélet, C-144/20, EU:C:2021:717, 44. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

36 Mivel ezen irányelv 32. cikke a 2012/34 irányelv IV. fejezetének ugyanazon szakaszában szerepel, mint a 29. cikk, nem lehet más a helyzet a felárak meghatározása tekintetében sem, annak ellenére, hogy ezen irányelv 32. cikke (1) bekezdésének harmadik albekezdésében utalás történik az ilyen felárak beszedésének a tagállam általi jóváhagyására, annál is inkább, mivel az utóbbi rendelkezésben bevezetett hatáskörmegosztás az említett irányelv 4. cikkére reflektál.

37 Mindemellett a 2012/34 irányelv 56. cikke (1) bekezdése d) és e) pontjának szövegéből kitűnik, hogy a vasúti pályahálózat-működtetőnek a díjképzési konstrukcióra és az infrastruktúra-használati díjak mértékére vagy struktúrájára vonatkozó döntéseit az igazgatási szervezet ellenőrzi.

38 E tekintetben nem vitatott, hogy, először is, a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1) és (2) bekezdése értelmében e szervezet vagy az ezen irányelv 3. cikkének 19. pontja értelmében vett kérelmező kérelmére vagy saját kezdeményezésére jár el. Ezenfelül, az említett irányelv 56. cikke (6) bekezdésének megfelelően az említett szervezet biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek a IV. fejezet 2. szakasza rendelkezéseinek, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek.

39 Másodszor, a 2012/34 irányelv 56. cikke (9) bekezdése második albekezdésének és (10) bekezdésének megfelelően az igazgatási szervezet határozatai minden érintett félre nézve kötelezőek, azokat semmilyen más közigazgatási szerv nem vizsgálhatja felül, és azok bírósági felülvizsgálat tárgyát képezhetik.

40 Harmadszor, az igazgatási szervezetnek az infrastruktúra-használati díjak jogszerűsége felülvizsgálatára vonatkozó hatásköre nem függ attól a körülménytől, hogy e szervezethez e díjak alkalmazási időszakainak lejárta előtt vagy után fordultak. E szervezet nemcsak hogy nem tagadhatja meg érvényesen a múltban beszedett infrastruktúra-használati díjak jogszerűségéről való döntésre vonatkozó hatáskörét, hanem egyébiránt e hatáskörből szükségszerűen következik, hogy az említett szervezet adott esetben *ex tunc* hatállyal megállapíthassa e díjak érvénytelenségét. (lásd ebben az értelemben: 2022. október 27-i DB Station & Service ítélet, C-721/20, EU:C:2022:832, 87. pont; 2024. március 7-i Die Länderbahn és társai ítélet, C-582/22, EU:C:2024:213, 49. és 55. pont).

41 A fentiekből következik, hogy a 2012/34 irányelvvel bevezetett díjképzési rendszer azon az elven alapul, amely szerint a tagállam feladata, hogy olyan díjképzési rendszert hozzon létre, amely többek között az általános díjképzési szabályokra vonatkozik, és a vasúti pályahálózat-működtető feladata e rendszer végrehajtása az infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmények használati díjainak, valamint az e díjak esetleges felárainak meghatározásával és beszedésével, és az e pályahálózat-működtető által hozott döntések az igazgatási szervezet felügyelete alá tartoznak, amely utólagosan jár el, és amelynek határozatai visszaható hatályúak is lehetnek.

42 Ezzel szemben a 2012/34 irányelv és különösen annak IV. fejezete nem állapít meg előzetes engedélyezési eljárást sem az infrastruktúra- és kiszolgáló létesítmények használati díjai, sem azok esetleges felárak tekintetében.

43 Közelebbről, a 2012/34 irányelv 56. cikkének szövegéből, valamint az azt megelőző, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2001. L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.) 30. cikkének szövegéből kitűnik, hogy ezen 56. cikk nem írja elő az infrastruktúra-használati díjak előzetes engedélyezési eljárását. Az említett 56. cikk nem követeli meg, hogy a pályahálózat-működtetők az általuk beszedni kívánt infrastruktúra-használati díjakat vagy az azok kiszámítását lehetővé tevő változókat jóváhagyás céljából a szabályozó szervezet elé terjesszék. Épp ellenkezőleg, e ugyanezen56. cikk a már megállapított díjak ellenőrzésének előírására szorítkozik, amint az többek között e cikk (1) bekezdéséből és (6) bekezdésének első mondatából következik. Ezen ellenőrzés a szabályozó szervezet feladata, amely vagy jogorvoslati eljárás keretében, vagy hivatalból jár (lásd ebben az értelemben: 2022. február 24-i ORLEN KolTrans ítélet, C-563/20, EU:C:2022:113, 43. és 50. pont).

44 Mivel – amint az a fenti megfontolásokból kitűnik – a 2012/34 irányelv nem ír elő az infrastruktúra-használati díjak vagy az azok meghatározását lehetővé tevő változók előzetes engedélyezési eljárását, nem határozhatja meg az ilyen eljárás részletes szabályait sem. (lásd analógia útján: 2022. február 24-i ORLEN KolTrans ítélet, C-563/20, EU:C:2022:113, és 54. pont).

45 Mindemellett, tekintettel arra a körülményre, hogy a 2012/34 irányelv 56. cikkének megfelelően az igazgatási szervezet saját kezdeményezésére határozhat, és ezen 56. cikk (6) bekezdésének értelmében biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított díjak megfeleljenek ezen irányelv IV. fejezete 2. szakasza rendelkezéseinek, az említett irányelv nem értelmezhető úgy, hogy azzal ellentétes, ha egy tagállam megköveteli, hogy az igazgatási szervezet minden esetben hivatalból vizsgálja meg a vasúti pályahálózat-működtető által a díjképzés tárgyában hozott határozatokat.

46 Ugyanezen okból az irányelvvel nem ellentétes az sem, ha valamely tagállam a 2012/34 irányelvnek a nemzeti jogába történő átültetése keretében előírja, hogy egy ilyen rendszeres ellenőrzésre akkor kerül sor, amikor a pályahálózat-működtető tájékoztatja az igazgatási szervezetet a díjak beszedésére vagy azok módosítására irányuló szándékáról.

47 Mindazonáltal egy ilyen engedélyezési eljárás nem sértheti sem a 2012/34 irányelv IV. fejezete által létrehozott díjképzési rendszer hatékony végrehajtását, sem ezen irányelv más rendelkezéseit, koherenciáját vagy az általa követett célokat.

48 E tekintetben, először is, arra kell emlékeztetni, hogy a 2012/34 irányelv által létrehozott rendszer a pályahálózat-működtető igazgatási függetlenségének biztosítására irányul. Az ilyen függetlenség biztosításához az szükséges, hogy a pályahálózat-működtető a tagállamok által meghatározott díjképzési rendszer keretében oly módon rendelkezzen mozgástérrel a díjak összegének meghatározását illetően, hogy lehetővé tegye számára, hogy azt igazgatási eszközként használja. (lásd ebben az értelemben: 2021. szeptember 9-i LatRailNet és Latvijas dzelzceļš ítélet, C-144/20, EU:C:2021:717, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

49 Következésképpen az igazgatási szervezet által valamely engedélyezési eljárás keretében gyakorolt ellenőrzésnek a 2012/34 irányelv IV. fejezetének 2. szakaszával vagy a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvével való összeegyeztethetetlenség orvoslására kell korlátozódnia. Ezen igazgatási szervezet tehát nem kötelezheti a vasúti pályahálózat-működtetőt arra, hogy célszerűségi értékelésének vesse alá magát, mivel ezáltal az igazgatási szervezet sértené azt a mozgásteret, amellyel e pályahálózat-működtetőnek rendelkeznie kell (lásd ebben az értelemben: 2021. szeptember 9-i LatRailNet és Latvijas dzelzceļš ítélet, C-144/20, EU:C:2021:717, 46.és 47. pont).

50 Másodszor, amint az a jelen ítélet 44. pontjából kitűnik, még ha a 2012/34 irányelv nem is határozza meg az esetleges engedélyezési eljárás részletes szabályait, az ilyen szabályok nem sérthetik az érintett szereplők előjogait, és különösen nem akadályozhatják meg a vasúti pályahálózat-működtetőt abban, hogy tiszteletben tartsa a 2012/34 irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében a vasúthálózat-használati feltételek közzétételére előírt határidőt.

51 Ezenfelül, az engedélyezési eljárás nem korlátozhatja a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1) bekezdésében említett személyek azon lehetőségét, hogy jogaikat érvényesíthessék, amennyiben úgy vélik, hogy tisztességtelen bánásmód, hátrányos megkülönböztetés vagy más sérelem áldozatává váltak, többek között azáltal, hogy keresetet nyújtanak be a pályahálózat-működtető vagy adott esetben a vállalkozó vasúti társaság vagy a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által hozott döntésekkel szemben.

52 Harmadszor, az engedélyezési eljárás nem akadályozhatja meg az igazgatási szervezetet abban, hogy a 2012/34 irányelv 56. cikke szerinti feladatait ellássa, és nem veszélyeztetheti a kérelmezőknek ily módon biztosított védelmet sem.

53 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy ezen irányelv 56. cikke (10) bekezdésének megfelelően az igazgatási szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálat tárgyát képezhetik.

54 Következésképpen az igazgatási szervezet által az engedélyezési eljárás keretében hozott határozat csak közigazgatási szempontból lehet végleges, és nem mentesülhet a bírósági felülvizsgálat alól.

55 Az első kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy a 2012/34 irányelv 29. cikkének (1) bekezdését, valamint 32. és 56. cikkét úgy kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes az, ha egy tagállam a pályahálózat-működtető által meghatározott vasúti infrastruktúra-használati díjak felárainak beszedését engedélyezési eljárásnak veti alá, feltéve azonban, hogy az ilyen eljárás tiszteletben tartja azt a mozgásteret, amellyel a vasúti pályahálózat-működtetőnek a díjak összegének meghatározása során oly módon kell rendelkeznie, hogy lehetővé tegye számára, hogy azt igazgatási eszközként használja, nem sérti az érintett szereplők előjogait, és nem akadályozza meg az igazgatási szervezetet abban, hogy az említett 56. cikknek megfelelően gyakorolja feladatait.

A második és a harmadik kérdésről

56 A kérdést előterjesztő bíróság által feltett második és harmadik kérdés a hálózati üzletszabályzat közzétételére vonatkozó, a 2012/34 irányelv 27. cikkében előírt kötelezettség terjedelmére vonatkozik az ezen irányelv 32. cikke alapján meghatározott díjak emelésével összefüggésben. E kérdéseket együttesen kell megvizsgálni.

57 E kérdésekkel a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2012/34 irányelv 27. cikkének (2) bekezdését, valamint 32. cikkének (1) és (6) bekezdését, hogy – először is – a díjak felárait a hálózati üzletszabályzatban szükségszerűen az igazgatási szervezet általi engedélyezésüket megelőzően kell közzétenni, másodsorban, hogy e dokumentumnak az érintett piac minden egyes szegmense tekintetében meg kell határoznia a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségekre vonatkozó díjakhoz hozzáadódó felárakra vonatkozó információkat, harmadsorban pedig, hogy ugyanezen felárak összegének puszta módosítása a díjképzési rendszer az ezen irányelv 32. cikkének (6) bekezdése értelmében vett valamely alapvető eleme módosításának minősül.

58 A kérdést előterjesztő bíróság először is arra keresi a választ, hogy a hálózati üzletszabályzat közzétételére vonatkozó kötelezettség hogyan kapcsolódik a nemzeti jogban előírt díjemelés engedélyezési eljárásához.

59 E tekintetben az első kérdésre adott válaszból az következik, hogy a 2012/34 irányelv, mivel nem ír elő engedélyezési eljárást, következésképpen nem írja elő azokat a részletszabályokat, amelyeket az ilyen eljárásnak tiszteletben kellene tartania.

60 Mindemellett az első kérdésre adott válasz keretében kifejtett fenntartások ebben az összefüggésben is relevánsak. Az ilyen engedélyezési eljárás tekintetében a nemzeti jogban megkövetelt részletes szabályok tehát nem sérthetik az érintett szereplők előjogait, és különösen nem tehetik lehetetlenné a vasúti pályahálózat-működtető számára a 2012/34 irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében a vasúthálózat-használati feltételek közzétételére vonatkozóan előírt határidő betartását.

61 Ebből következik, hogy a tagállam azon döntése, hogy az infrastruktúra-használati díjak felárait engedélyezési eljárásnak veti alá, nem akadályozhatja meg a pályahálózat-működtetőt abban, hogy a hálózati üzletszabályzatban anélkül tegye közzé az általa meghatározott felárakra vonatkozó információkat, hogy meg kellene várnia ezen eljárás kimenetelét, adott esetben jelezve, hogy folyamatban van egy ilyen eljárás.

62 A kérdést előterjesztő bíróság másodsorban arra keresi a választ, hogy a 2012/34 irányelv 27. cikkének (2) bekezdésére tekintettel elegendő-e, ha a hálózati üzletszabályzat teljesített menetvonal-kilométerenként egy olyan teljes díjat tüntet fel, amely egyszerre fedezi az ezen irányelv 31. cikke (3) bekezdésének megfelelően egyszerre fedezi a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségeket, valamint az említett irányelv 32. cikke alapján meghatározott felárakat, vagy e dokumentumnak az érintett piac minden egyes szegmensére vonatkozóan meg kell határoznia a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségekre vonatkozó díjakon felüli felárak összegét.

63 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 2012/34 irányelv 3. cikkének 26. pontja a „hálózati üzletszabályzatot” úgy határozza meg, hogy az „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”.

64 Ezen irányelv 27. cikkének (2) bekezdése pontosítja, hogy a hálózati üzletszabályzatnak tartalmaznia kell a kérdéses vasúti infrastruktúrához, valamint a pályahálózat-működtető hálózatához kapcsolódó kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeit meghatározó információkat, amelyek tartalmát az említett irányelv IV. melléklete határozza meg.

65 Márpedig e IV. melléklet 2. pontja értelmében a hálózati üzletszabályzatnak tartalmaznia kell egy, a díjképzési elvekkel és díjakkal foglalkozó szakaszt, amelynek többek között a díjképzési rendszerre vonatkozó megfelelő részleteket, valamint a díjakra vonatkozó elegendő információt kell tartalmaznia. E tekintetben részleteznie kell a 2012/34 irányelv 31–36. cikkének alkalmazásához használt módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat mind a költségek, mind pedig a díjak vonatkozásában.

66 Egyébiránt ezen irányelv (34) preambulumbekezdéséből az tűnik ki, hogy a vasúthálózat-használati feltételek célja, hogy a vállalkozó vasúti társaságok számára minden szükséges információt megadjanak annak érdekében, hogy hátrányos megkülönböztetéstől mentesen és teljesen átlátható módon gyakorolhassák a vasúti infrastruktúrához és a kiszolgáló létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz való hozzáférési jogukat.

67 E (34) preambulumbekezdésből, valamint a 2012/34 irányelv 3. cikke 26. pontjának, 27. cikke (2) bekezdésének és IV. melléklete 2. pontjának szövegéből az következik, hogy az e rendelkezésekben foglalt követelmények teljesítéséhez és az általuk követett cél eléréséhez nem elegendő, ha a vasúti pályahálózat-működtető a vasúthálózat-használati feltételekben menetvonal-kilométerenkénti teljes díjat tüntet fel, amely fedezi a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségeket, valamint az esetleges felárakat.

68 Ezenkívül, amint az a jelen ítélet 37. és 38. pontjából kitűnik, a vállalkozó vasúttársaságok jogosultak arra, hogy az igazgatási szervezet előtt megtámadják a vasúthálózat használati feltételeiben közzétett azon díjakat, amelyek ellentétesek a 2012/34 irányelvben kimondott szabályokkal és elvekkel. Tekintettel arra, amint arra a főtanácsnok is lényegében rámutatott indítványának 97. pontjában, hogy a felárakra, az infrastruktúra-használati díjakra és a kiszolgáló létesítményekre alkalmazandó díjképzési elvektől eltérő szabályok vonatkoznak, sérülne a vasúttársaságok azon joga, hogy felülvizsgálatot kérjenek, ha a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségekre és e felárakra vonatkozó információkat e dokumentum nem elkülönítve tartalmazza.

69 Ebből következik, hogy amikor a pályahálózat-működtető a 2012/34 irányelv 32. cikke alapján felárakat határoz meg, a hálózati üzletszabályzatnak az érintett piac minden egyes szegmense tekintetében meg kell határoznia a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségekre vonatkozó díjakon felüli felárakra vonatkozó információkat.

70 Harmadsorban a kérdést előterjesztő bíróság a 2012/34 irányelv 32. cikke (6) bekezdésének értelmezésére vonatkozó kérdést tesz fel, amely rendelkezés értelmében, ha a pályahálózat-működtető módosítani kívánja az e 32. cikk (1) bekezdésében említett díjképzési

rendszer alapvető elemeit, az ezen irányelv 27. cikke (4) bekezdésének megfelelően erről a nyilvánosságot a hálózati üzletszabályzat közzétételének határideje előtt legalább három hónappal tájékoztatja.

71 Ez utóbbi rendelkezés előírja, hogy a hálózati üzletszabályzatot legkésőbb négy hónappal az infrastruktúra-kapacitási kérelmek benyújtásának határideje előtt közzé kell tenni.

72 Így a díjképzési rendszer „alapvető elemének” módosítása esetén a 2012/34 irányelv 32. cikkének (6) bekezdésében előírt három hónap hozzáadódik az ezen irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében előírt négy hónapos időszakhoz, így további időt biztosít az érintett üzemeltetők számára ahhoz, hogy az általuk viselendő előre látható költségek ismeretében előkészítsék üzleti döntésüket annak érdekében, hogy igényeljék a vasúti infrastruktúra-kapacitást.

73 Bár a 2012/34 irányelv nem határozza meg, hogy mit kell a díjképzési rendszer „alapvető elemének” tekinteni, a hálózati üzletszabályzat közzétételére vonatkozó kötelezettség által követett célkitűzésből, e dokumentum meghatározásából, és azon információk leírásából, amelyeknek szükségszerűen szerepelniük kell e dokumentumban, amint arra a jelen ítélet 63–66. pontja emlékeztet, arra lehet következtetni, hogy az ezen irányelv 32. cikkének (6) bekezdése értelmében vett, „díjképzési rendszer alapvető elemei” magukban foglalják a felárak kiszámításának alkotóelemeit és az alkalmazott módszert, de nem szükségszerűen e számítás eredményét.

74 Következésképpen, és amint azt a lengyel kormány és az Európai Bizottság állította írásbeli észrevételeiben, bár csak a felárak összege anélkül változott a szolgálati menetrend érvényességi időszakához képest, hogy módosították volna – többek között – az e felárak kiszámítására vonatkozó elveket, az ilyen módosítás nem tekinthető a díjképzési rendszer valamely alapvető eleme módosításának.

75 A második és a harmadik kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy a 2012/34 irányelv 27. cikkének (2) bekezdését, valamint 32. cikkének (1) és (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy – először is – a díjak feláraira vonatkozó információkat a hálózati üzletszabályzatban nem szükségszerűen az igazgatási szervezet általi engedélyezésüket megelőzően kell közzétenni, másodsorban, hogy e dokumentumnak az érintett piac minden egyes szegmense tekintetében meg kell határoznia a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségekre vonatkozó díjakhoz hozzáadódó felárakra vonatkozó információkat, harmadsorban pedig, hogy ugyanezen felárak összegének puszta módosítása nem minősül a díjszabási rendszernek a módosított 2012/34 irányelv 32. cikke (6) bekezdése értelmében vett alapvető eleme módosításának.

A negyedik kérdésről

76 Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2012/34 irányelvet, hogy a hálózati üzletszabályzatban az érintett üzemi menetrend érvényességi idejére vonatkozóan közzétett felárakra vonatkozó információk a tagállam által ráruházott engedélyezési hatáskör gyakorlása során kötik az igazgatási szervezetet.

77 Amint az az első kérdésre adott válaszból kitűnik, a 2012/34 irányelvben előírt hatáskörmegosztás keretében a vasúti pályahálózat-működtető feladata, hogy a megállapított díjképzési rendszernek és díjképzési szabályoknak megfelelően meghatározza és beszedje az ezen infrastruktúra

használatáért fizetendő díjakat, az esetleges felárakat is beleértve. Ezenkívül, bár e felárak beszedése engedélyezési eljárásnak vethető alá, annak tiszteletben kell tartania az igazgatási szervezetnek az ezen irányelv 56. cikkében biztosított feladatait.

78 Ezt követően, ezen 56. cikk alapján ezen igazgatási szervezet feladata, hogy egy kérelmező kérelmére vagy saját kezdeményezésére megvizsgálja, hogy e díjak megfelelnek-e az említett irányelvnek és az annak végrehajtása érdekében elfogadott nemzeti rendelkezéseknek. Ami közelebbről a felárakat illeti, e szervezet feladata annak vizsgálata, hogy a hálózati üzletszabályzatban közzétett, a felárakra vonatkozó információk megfelelnek-e a tagállam által az ugyanezen irányelv 29. cikkének (1) bekezdése alapján létrehozott díjképzési rendszernek, valamint a pályahálózat-működtető által az említett irányelv 32. cikke (1) és (6) bekezdésének megfelelően létrehozott díjképzési rendszernek.

79 Így e vizsgálat jogcímén az igazgatási szervezet jogosult arra, hogy az érintett pályahálózat-működtető számára megjelölje a díjképzési rendszerben annak érdekében elvégzendő módosításokat, hogy orvosolják e rendszernek a 2012/34 irányelvben előírt követelményekkel való összeegyeztethetetlenségét (lásd ebben az értelemben: 2021. szeptember 9-i LatRailNet és Latvijas dzelzceļš ítélet, C-144/20, EU:C:2021:717, 38. és 45. pont).

80 Bár az ilyen módosítások esettől függően növelhetik vagy csökkenthetik a felárak mértékét, azoknak mindenképpen az ilyen összeférhetetlenségi helyzetek orvoslására kell korlátozódniuk. Az igazgatási szervezet ugyanis nem jogosult arra, hogy a pályahálózat-működtetőt arra kényszerítse, hogy célszerűségi értékelésnek vesse alá, mivel, ha ez így lenne, az igazgatási szervezet megsértené a pályahálózat-működtető rendelkezésére álló, a jelen ítélet 49. pontjában felidézett mozgásteret.

81 A negyedik kérdésre tehát azt a választ kell adni, hogy a 2012/34 irányelv 29. cikkének (1) bekezdését, valamint 32. és 56. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a hálózati üzletszabályzatban az érintett üzemi menetrend érvényességi időszakára vonatkozóan közzétett felárakra vonatkozó információk kötik az igazgatási szervezetet a tagállam által ráruházott engedélyezési hatáskör gyakorlása során abban az értelemben, hogy az e felárak tekintetében általa a pályahálózat-működtetőtől kért módosításoknak a módosított 2012/34 irányelvvel összeegyeztethetetlen helyzetek orvoslására kell korlátozódniuk, és nem foglalhatják magukban e szervezet célszerűséggel kapcsolatos értékelését.

Az ötödik kérdésről

82 Ötödik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2012/34 irányelv 32. cikkének (1) bekezdését, hogy azzal ellentétes, ha a felárak meghatározása érdekében figyelembe veszik a tagállam által a pályahálózat-működtető számára előírt bevételek teljes összegét, és a pályahálózat-működtető által viselt teljes költség kiszámítása céljából figyelembe kell-e venni az e pályahálózat-működtető által beszedett egyéb bevételeket, különösen az állami támogatásokat.

83 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a jelen ítélet 48. pontjában megállapításra került – a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségére irányuló, a 2012/34 irányelv 4. cikkében előírt célkitűzés biztosítása érdekében a pályahálózat-működtetőnek mozgástérrel kell rendelkeznie a díjak összegének meghatározását illetően.

84 Márpedig, függetlenül attól a kérdéstől, hogy – amint azt a 2012/34 irányelv 32. cikkének (1) bekezdése megköveteli – a piac lehetővé teszi-e felárak felszámítását, a pályahálózat-működtető által elérendő bevétel teljes összegének a tagállam általi megállapítása azzal a hatással jár, hogy e céllal összeegyeztethetetlen mértékben korlátozza a pályahálózat-működtető e mozgásterét (lásd analógia útján: 2013. július 11-i Bizottság kontra Cseh Köztársaság ítélet, C-545/10, EU:C:2013:509, 36. pont).

85 Egy ilyen összeg elérésének kötelezettsége ugyanis arra ösztönözheti a vasúti pályahálózat-működtetőt, hogy a bevételek beszedését részesítse előnyben, míg a 2012/34 irányelv (43) preambulumbekezdésére tekintettel a díjképzési rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasúti pályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják az infrastruktúra használatát.

86 A felárak összegének kiszámítását illetően emlékeztetni kell arra, hogy a 2012/34 irányelv 31. cikke (3) bekezdésének első albekezdése értelmében a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költséget a minimális szolgáltatások összességéért és a kiszolgáló létesítményeket összekötő infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjak fedezik. A tagállam által megállapított díjképzési rendszer keretében az e költség és az üzemeltetéshez kapcsolódó költség közötti, a vasúti pályahálózat-működtető által viselt különbség ezen irányelv 32. cikkének (1) bekezdése értelmében felárak segítségével szüntethető meg.

87 A 2012/34 irányelvben ily módon megállapított díjképzési elvekre tekintettel a pályahálózat-működtetőnek a vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátásához nem kapcsolódó esetleges bevételei közömbösek a pályahálózat-működtető részéről felmerült teljes költség meghatározása szempontjából.

88 Ezzel szemben, amint arra a főtanácsnok is lényegében rámutatott indítványának 115–118. pontjában, a pályahálózat-működtető által a vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos költségek fedezésére kapott, közpénzből nyújtott támogatásokat le kell vonni azon teljes költség összegéből, amely a felárak kiszámításának alapjául szolgálhat. Az ilyen támogatások ugyanis ugyanazon költségek fedezésére irányulnak, mint amelyek az említett felárak tárgyát képezhetik, mivel ez utóbbiak nem szolgálhatnak nyereség elérésére.

89 A fenti indokokra tekintettel az ötödik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2012/34 irányelv 4. cikkét és 32. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes, ha a felárak meghatározása céljából figyelembe veszik a tagállam által a pályahálózat-működtető számára előírt teljes bevételt. Az ezen üzemeltetőnél felmerült teljes költség meghatározása céljából adott esetben figyelembe kell venni az üzemeltető által az említett infrastruktúra rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos költségek fedezésére kapott, közpénzből nyújtott támogatásokat.

A költségekről

90 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (második tanács) a következőképpen határozott:

1) A 2016. december 14-i (EU) 2016/2370 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 29. cikkének (1) bekezdését, valamint 32. és 56. cikkét

a következőképpen kell értelmezni:

azokkal nem ellentétes az, ha egy tagállam a pályahálózat-működtető által meghatározott vasúti infrastruktúra-használati díjak felárainak beszedését engedélyezési eljárásnak veti alá, feltéve azonban, hogy az ilyen eljárás tiszteletben tartja azt a mozgásteret, amellyel a vasúti pályahálózat-működtetőnek a díjak összegének meghatározása során oly módon kell rendelkeznie, hogy lehetővé tegye számára, hogy azt igazgatási eszközként használja, nem sérti az érintett szereplők előjogait, és nem akadályozza meg az igazgatási szervezetet abban, hogy az említett 56. cikknek megfelelően gyakorolja feladatait.

2) A 2016/2370 irányelvvel módosított 2012/34 irányelv 27. cikkének (2) bekezdését, valamint 32. cikkének (1) és (6) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

először is, a díjak feláraira vonatkozó információkat a hálózati üzletszabályzatban nem szükségszerűen az igazgatási szervezet általi engedélyezésüket megelőzően kell közzétenni, másodsorban, hogy e dokumentumnak az érintett piac minden egyes szegmense tekintetében meg kell határoznia a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségekre vonatkozó díjakhoz hozzáadódó felárakra vonatkozó információkat, harmadsorban pedig, hogy ugyanezen felárak összegének puszta módosítása nem minősül a díjszabási rendszernek a módosított 2012/34 irányelv 32. cikke (6) bekezdése értelmében vett alapvető eleme módosításának.

3) A 2016/2370 irányelvvel módosított 2012/34 irányelv 29. cikkének (1) bekezdését, valamint 32. és 56. cikkét

a következőképpen kell értelmezni:

a hálózati üzletszabályzatban az érintett üzemi menetrend érvényességi időszakára vonatkozóan közzétett felárakra vonatkozó információk kötik az igazgatási szervezetet a tagállam által ráruházott engedélyezési hatáskör gyakorlása során abban az értelemben, hogy az e felárak tekintetében általa a pályahálózat-működtetőtől kért módosításoknak a módosított 2012/34 irányelvvel összeegyeztethetetlen helyzetek orvoslására kell korlátozódniuk, és nem foglalhatják magukban e szervezet célszerűséggel kapcsolatos értékelését.

4) A 2016/2370 irányelvvel módosított 2012/34 irányelv 4. cikkét, valamint 32. cikkének (1) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

azokkal ellentétes, ha a felárak meghatározása céljából figyelembe veszik a tagállam által a pályahálózat-működtető számára előírt teljes bevételt. Az ezen üzemeltetőnél felmerült teljes költség meghatározása céljából adott esetben figyelembe kell venni az üzemeltető által az említett infrastruktúra rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos költségek fedezésére kapott, közpénzből nyújtott támogatásokat.

Aláírások