A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2024. március 7.*

„Előzetes döntéshozatal – Vasúti közlekedés – 2012/34/EU irányelv – Hozzáférés a vasúti infrastruktúrához – Díjak megállapítása – 56. cikk – A vasúti ágazat kizárólagos nemzeti igazgatási szervezete – Hatáskörök – Azon infrastruktúra-használati díjak ellenőrzése, amelyek alkalmazási időszaka lejárt – Az érvénytelenség *ex tunc* hatályú megállapítására és a díjak visszatérítésének elrendelésére vonatkozó hatáskör”

A C-582/22. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Verwaltungsgericht Köln (kölni közigazgatási bíróság, Németország) a Bírósághoz 2023. szeptember 2-án érkezett, 2022. szeptember 1-jei, a Bírósághoz 2023. június 29-én érkezett, 2023. június 7-i határozatával kijavított határozatával terjesztett elő

a **Die Länderbahn GmbH**,

a **Prignitzer Eisenbahn GmbH**,

az **Ostdeutsche Eisenbahn GmbH**

és

a **Bundesrepublik Deutschland**

között,

a **DB Netz AG**

részvételével

folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: C. Lycourgos tanácselnök, O. Spineanu-Matei, J.-C. Bonichot (előadó), S. Rodin és L. S. Rossi bírák,

főtanácsnok: M. Campos Sánchez-Bordona,

* Az eljárás nyelve: német.

hivatalvezető: M. Krausenböck tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2023. június 15-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Prignitzer Eisenbahn GmbH, az Ostdeutsche Eisenbahn GmbH és az Ostseeland Verkehrs GmbH képviseletében B. Uhlenhut Rechtsanwalt,

– a Bundesrepublik Deutschland képviseletében J. Becker, U. Geers, J. Kirchhartz, C. Mögelin és V. Schmidt, meghatalmazotti minőségben,

– a DB Netz AG képviseletében H. Krüger Rechtsanwalt,

– a litván kormány képviseletében K. Dieninis, S. Grigonis és V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, meghatalmazotti minőségben,

– az osztrák kormány képviseletében G. Kunnert és R. Schuster, meghatalmazotti minőségben,

– a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna és M. Rzotkiewicz, meghatalmazotti minőségben,

– a norvég kormány képviseletében V. Hauan és K. Møse, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében P. Messina és G. Wilms, meghatalmazotti minőségben

a főtanácsnok indítványának a 2023. szeptember 21-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem 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.) 56. cikke (1), (6) és (9) bekezdésének, valamint másodlagosan az EUSZ 19. cikk (1) bekezdése második albekezdésének és az Európai Unió Alapjogi Chartája 47. cikkének az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet a Die Länderbahn GmbH, a Prignitzer Eisenbahn GmbH, az Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, az Ostseeland Verkehrs GmbH és a Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (szövetségi villamosenergia-, gáz-, távközlési, postai és vasúti hálózati ügynökség, Németország; a továbbiakban: szövetségi hálózati ügynökség) által képviselt Bundesrepublik Deutschland (Németországi Szövetségi Köztársaság) között a DB Netz AG által a 2002 decembere és 2011 decembere között alkalmazandó üzemi menetrend keretében beszedett infrastruktúra-használati díjak jogszerűsége ellenőrzésének tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 2001/14/EK irányelv

3 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.) 2. cikke értelmében:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

[…]

j. »vasúthálózat-használati feltételek« [helyesen: hálózati üzletszabályzat] a díjszabási és kapacitáselosztási rendszerek általános szabályait, határidőit, eljárásait és feltételeit részletesen rögzítő dokumentum. Tartalmaz továbbá minden egyéb információt, amely a feltételeknek az infrastruktúra-kapacitásra történő alkalmazásához szükséges;

[…]

m. »üzemi menetrend«: az érvényessége idején a kérdéses infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást meghatározó adatok.”

4 Ezen irányelvnek „A vasúthálózat használati feltételei” [helyesen: hálózati üzletszabályzat] címet viselő 3. cikke a következőt írja elő:

„(1) A pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően elkészíti és közzéteszi a vasúthálózat-használati feltételeket [helyesen: hálózati üzletszabályzatot] […]

(2) A vasúthálózat használati feltételei meghatározzák [helyesen: hálózati üzletszabályzat meghatározza] a vasúttársaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét. E dokumentumnak tartalmaznia kell a kérdéses vasúti infrastruktúra hozzáférésének feltételeivel kapcsolatos információkat. A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] tartalmát az I. melléklet rögzíti.

(3) A vasúthálózat-használati feltételeket [helyesen: hálózati üzletszabályzatot] naprakész állapotban kell tartani, és szükség esetén módosítani kell.

(4) A vasúthálózat-használati feltételeket [helyesen: hálózati üzletszabályzatot] legkésőbb négy hónappal az infrastruktúra-kapacitási kérelmek benyújtásának határideje előtt közzé kell tenni.»

5 Az említett irányelv „Szabályozó szervezet” [helyesen igazgatási szervezet] című 30. cikke a következőképpen rendelkezik:

„[…]

(2) A kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat a szabályozó szervezethez [helyesen 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 vasúttársaság által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban:

a) a vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat];

[…]

d) a díjszabási konstrukció;

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

[…]

(3) A szabályozó szervezet [helyesen: igazgatási szervezet] biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek a II. fejezet rendelkezéseinek, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek. […]

[…]

(5) A szabályozó szervezet [helyesen: igazgatási szervezet] az összes információ beérkezésétől számított legfeljebb két hónapon belül köteles bármely panasszal kapcsolatban határozatot hozni, és megtenni a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket.

A (6) bekezdés rendelkezései ellenére a szabályozó szervezet [helyesen: igazgatási szervezet] határozata az abban érintett valamennyi félre nézve kötelező.

[…]

(6) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a szabályozó szervezet [helyesen: igazgatási szervezet] által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávethetők.”

6 Ugyanezen irányelvnek „[a] vasúthálózat-használati feltételek tartalmára” [helyesen: a hálózati üzletszabályzat tartalmára] vonatkozó I. mellékletének szövege a következő:

„A 3. cikkben említett vasúthálózat-használati feltételeknek [helyesen: hálózati üzletszabályzatnak] az alábbi információkat kell tartalmazniuk:

[…]

2. A díjszabási elvekkel és díjakkal foglalkozó szakasz. Megfelelő részleteket kell tartalmaznia a díjszabási rendszerről, valamint elegendő információt a II. mellékletben felsorolt, egyetlen szolgáltató által biztosított szolgáltatások díjairól. Részleteznie kell a 7. cikk (4) és (5) bekezdése, valamint a 8–9. cikk alkalmazásához használt módszert, szabályokat és adott esetben díjtáblázatokat. Tartalmaznia kell a már eldöntött vagy előrelátható díjváltozásokkal kapcsolatos információkat.

[…]”

7 A 2001/14 irányelv III. mellékletének 1. pontja a következőképpen rendelkezik:

„Szolgálati menetrend [helyesen: üzemi menetrend] minden naptári évben egyszer készül.”

A 2012/34 irányelv

8 A 2012/34 irányelv (42) és (76) preambulumbekezdése kimondja:

„(42) A díjképzési és kapacitáselosztási rendszereknek minden vállalkozás számára lehetővé kell tenniük az egyenlő és a hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és törekedniük kell arra, hogy a lehető legnagyobb mértékben, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon teljesítsék minden felhasználó és közlekedéstípus igényeit. A díjképzési és kapacitáselosztási rendszereknek lehetővé kell tenniük a vasúti szolgáltatások tisztességes versenyét.

[…]

(76) A vasúti infrastruktúra hatékony működtetése, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy igazgatási szervezet létrehozását, amely ellenőrzi az ezen irányelvben foglalt szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét. Az igazgatási szervezetnek képesnek kell lennie arra, hogy megfelelő szankciók révén érvényt szerezzen az információkéréseinek és a határozatainak.”

9 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 cég [helyesen: vállalkozás], amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért, igazgatásáért és fenntartásáért felelős, beleértve a forgalomirányítást, az ellenőrző-irányító és a jelzőrendszert; a pályahálózat-működtető feladatai egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég [helyesen: vállalkozás] között;

[…]

19) 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 infrastruktúrakapacitásra történő alkalmazásához szükséges minden egyéb információt;

[…]

28. »üzemi menetrend«: az érvényessége idején a kérdéses infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást.

[…]”

10 Az említett irányelvnek „A vasúti infrastruktúra használati díjának felszámítása és az infrastruktúra-kapacitás elosztására” vonatkozó szabályokat tartalmazó IV. fejezetének 1. szakaszában foglalt, „A vasúthálózathasználati feltételek” [helyesen: „A hálózati üzletszabályzat”] című 27. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően elkészíti és közzéteszi a hálózati üzletszabályzatot, amely e dokumentum közzétételének költségét nem meghaladó díj ellenében beszerezhető. […]

(2) A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: hálózati üzletszabályzat] meghatározzák [helyesen: meghatározza] a vállalkozó vasúti társaságok számára rendelkezésre álló infrastruktúra jellegét, és tartalmazzák a kérdéses vasúti infrastruktúra hozzáférésének feltételeivel kapcsolatos információkat […]. A vasúthálózat-használati feltételek [helyesen: a 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.”

11 Ugyanezen irányelv IV. fejezetének 2. szakasza az „[i]nfrastruktúra- és szolgáltatás-használati díjakra” vonatkozik.

12 A 2012/34 irányelvnek „Az igazgatási szervezet feladatai” című 56. cikke értelmében:

„(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;

[…]

d) a díjképzési konstrukció;

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

[…]

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

(2) A nemzeti versenyhatóságnak a vasúti szolgáltatások piacán folyó verseny biztosítására vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül az igazgatási szervezet jogköre kiterjed a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére, továbbá a hatóság saját kezdeményezésére és a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében kiemelten ellenőrzi az (1) bekezdés a)–g) pontját. Különösen azt ellenőrzi, hogy a vasúthálózat-használati feltételek tartalmaznak-e megkülönböztető rendelkezéseket. […]

[…]

(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. […]

[…]

(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)–g) 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.

[…]”

13 Ezen irányelvnek „a hálózati üzletszabályzat tartalmára” vonatkozó IV. melléklete a következőképpen szól:

„A 27. cikkben említett hálózati üzletszabályzatnak az alábbi információkat kell tartalmazniuk [helyesen: tartalmaznia]:

[…]

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.

[…]”

14 Az említett irányelv VII. mellékletének 1. pontja úgy rendelkezik, hogy „[ü]zemi menetrend minden naptári évben egyszer készül”.

A német jog

15 A 2016. augusztus 29-i Eisenbahnregulierungsgesetz (a vasutak szabályozásáról szóló törvény; BGBl. 2016 I, 2082. o.) alapügyre alkalmazandó változatának (a továbbiakban: ERegG) „A szabályozószervezet és feladatai” című 66. §-ának (1), (3) és (4) bekezdése a következőket írja elő:

„(1) Ha a hozzáférési engedély jogosultja úgy ítéli meg, hogy a vasúti pályahálózat-működtető határozatai miatt hátrányos megkülönböztetésben volt része, vagy bármilyen más módon sérültek a jogai, jogorvoslati kérelemmel fordulhat a szabályozószervezethez […]

[…]

(3) A hozzáférésről szóló megállapodás vagy keretszerződés hiányában a pályahálózat-működtető határozatait a szabályozószervezet a hozzáférési engedély jogosultjának kérelmére vagy hivatalból ellenőrizheti. A kérelmet olyan határidőn belül kell benyújtani, amelyen belül a szerződéskötési ajánlat a 13. § (1) bekezdésének második mondatával vagy az 54. § harmadik mondatával összhangban elfogadható.

(4) Kérelemre vagy hivatalból ellenőrizhető különösen

[…]

5. a díjképzési konstrukció;

6. a hozzáférési engedély jogosultja által fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája;

7. a hozzáférési engedély jogosultja által fizetendő vagy esetlegesen fizetendő egyéb díjak mértéke és struktúrája;

[…]”

16 Az EReg-nek „A szabályozószervezet hatásköre, a közlekedési piac felügyelete, végrehajtási intézkedések” című 67. §-ának (1) bekezdése ekképp rendelkezik:

„A szabályozószervezet a vasutak és az e törvény hatálya alá tartozó egyéb jogalanyok tekintetében az e törvény vagy az e törvény hatálya alá tartozó területen közvetlenül alkalmazandó európai uniós jogi aktusok megsértésének megszüntetéséhez vagy megelőzéséhez szükséges intézkedéseket hozhat. Ha a szabályozószervezet végrehajtja a fizetési meghagyásokat, a kényszerítő bírság összege – a Verwaltungs-Vollstreckungsgesetz [(a közigazgatási jogérvényesítésről szóló törvény)] 11. §-ának (3) bekezdésétől eltérve – elérheti az 500 000 eurót.”

17 Az EReg „A szabályozószervezet határozatai” című 68. §-ának szövege a következő:

„(1) A szabályozószervezet a panaszokat a beérkezésüktől számított egy hónapon belül megvizsgálja. E célból felkéri az érdekelt feleket, hogy bocsássák rendelkezésére a döntéshozatalhoz szükséges információkat, és megbeszéléseket folytat valamennyi érdekelt féllel. Minden panaszról és a helyzet orvoslásához szükséges intézkedésekről határozatot hoz, és indokolással ellátott határozatát előre meghatározott és észszerű határidőn belül, de minden esetben az összes vonatkozó információ kézhezvételétől számított hat héten belül közli az érintett felekkel. A versenyhatóságok hatáskörének sérelme nélkül hivatalból határozatot hoz a hátrányos megkülönböztetés és a piaci torzulás elkerüléséhez szükséges intézkedésekről.

(2) Ha a 66. § (1) és (3) bekezdésében említett esetben a vasúti pályahálózat-működtető határozata érinti a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jog jogosultjának jogát,

1. a szabályozószervezet a határozat módosítására kötelezi a vasúti pályahálózat-működtetőt, vagy

2. a szabályozószervezet dönt a szerződés vagy a díjak érvényességéről, megállapítja a szerződések érvénytelenségét, és meghatározza a szerződéses feltételeket vagy díjakat.

Az első mondatban említett határozat a vasúti hálózati üzletszabályzatra vagy a szolgálati létesítmények használatának feltételeire is utalhat.

(3) A szabályozószervezet jövőbeni hatállyal kötelezheti a vasúti pályahálózat-működtetőt, hogy módosítsa a 66. § (4) bekezdésében foglalt intézkedéseket, vagy nyilvánítsa azokat hatálytalannak, amennyiben azok nem felelnek meg e törvény rendelkezéseinek vagy az e törvény hatálya alá tartozó területen közvetlenül alkalmazandó uniós jogi aktusoknak.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

18 Az alapeljárás felperesei olyan vasúti szállítási vállalkozások vagy olyan vállalkozások voltak, amelyek Németországban a DB Netz, az alapeljárásban beavatkozó fél vasúti infrastruktúrájának igénybevételével regionális szinten szállítási szolgáltatásokat kínálnak vagy kínáltak.

19 Ez utóbbi a Deutsche Bahn AG csoport tagja. E csoport üzemelteti a legnagyobb vasúti hálózatot Németországban, és ezen a jogcímen infrastruktúra-használati díjakat szed be. E díjak minden egyes vasúti szállítási vállalkozás esetében egyedileg kerülnek meghatározásra azon díjak alapján, amelyeket a DB Netz rögzít az általa közzétett hálózati üzletszabályzatban. Ezek a díjak az üzemi menetrend érvényességi időszakában, azaz egy évre érvényesek.

20 Az alapeljárás felperesei úgy ítélték meg, hogy a DB Netz által megállapított, a 2002/2003 és 2010/2011 évekre vonatkozó üzemi menetrend érvényességi ideje alatt alkalmazandó díjak részben jogellenesek voltak azon okból, hogy olyan „regionális tényezőt” tartalmaztak, amely hátrányosan különböztette meg a regionális útvonalakat üzemeltető vállalkozásokat. Következésképpen, vagy fenntartásokkal fizették meg a DB Netz által követelt díjakat, vagy csökkentették és visszatartották azok összegét.

21 Ugyanezen díjakat a szövetségi hálózati ügynökség, a németországi vasúti ágazat egységes nemzeti igazgatási szervezete több előzetes ellenőrzésnek vetette alá. A német jog ugyanis előírta a díjszabási elvek előzetes ellenőrzését, és tiltakozási jogot biztosított e szervezetnek, amelyet azonban ez utóbbi a jelen ügyben nem alkalmazott. Ezenfelül, a szövetségi hálózati ügynökség 2008 óta különböző ellenőrzéseket végzett a „regionális tényezők” tekintetében, amelyek 2003. január 1-jétől kezdődően a DB Netz díjainak részét képezték.

22 2010. március 5-i határozatával a szövetségi hálózati ügynökség érvénytelennek nyilvánította a DB Netz által a 2010/2011. évi üzemi menetrendre vonatkozóan készített hálózati üzletszabályzatot, amelynek hatálybalépését 2010. december 12-ra tervezték, abban a részében, amelyben az egy ilyen „regionális tényező” alkalmazását írta elő. E határozatból az következett, hogy a polgári bíróságok feladata, hogy az e tényező alkalmazásával esetlegesen túlfizetett díjak visszatérítéséről döntsenek.

23 A DB Netz kifogást nyújtott be az említett határozattal szemben, amelyet ezt követően a szövetségi hálózati ügynökség visszavont a DB Netzcel kötött közjogi szerződés megkötésekor. E szerződés csökkentett regionális tényező alkalmazását írta elő a 2010/2011. évi üzemi menetrend érvényességi időszakában, majd e tényezőnek a 2011/2012. évi üzemi menetrend hatálybalépésétől kezdődő megszüntetését.

24 Több vasúti szállítási vállalkozás – köztük a vitatott díjak egy része tekintetében az alapeljárás felperesei – a DB Netz által beszedett, állítólagosan túlfizetett infrastruktúra-használati díjak visszatérítése iránti kérelmeket nyújtott be a polgári bíróságokhoz. E kérelmek elbírálása érdekében e bíróságok általában esetről esetre vizsgálták e díjak tisztességes jellegét. Ezt a gyakorlatot a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) 2011. október 18-i ítéletében (KZR 18/10) helybenhagyta.

25 Mindazonáltal, 2017. november 9-i CTL Logistics ítéletében (C-489/15, EU:C:2017:834) a Bíróság kimondta, hogy a 2012/34 irányelvet megelőző 2001/14 irányelvvel ellentétes egy olyan nemzeti szabályozás alkalmazása, amely a vasúti infrastruktúra-használati díjak tisztességes jellegének a rendes bíróságok általi esetről esetre történő felülvizsgálatát írja elő. Közelebbről, ezen ítélet 97. pontjából az következik, hogy a díjak polgári jog alapján történő visszatérítése csak olyan esetben képzelhető el, amikor a nemzeti jogi rendelkezéseknek megfelelően a díjazásnak a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó szabályozásra tekintettel jogellenes jellegét az igazgatási szervezet vagy az e szervezet határozatát felülvizsgáló bíróság előzetesen megállapította, és annyiban, amennyiben a visszatérítés iránti kérelem inkább a nemzeti bíróságok előtti kereset tárgyát képezheti, mint az e szabályozásban előírt keresetét.

26 A 2017. november 9-i CTL Logistics ítélet (C-489/15, EU:C:2017:834) kihirdetését követően az alapeljárás felperesei az EReg G 66. és 68. §-ára hivatkozva azt kérték a szövetségi hálózati ügynökségtől, hogy egyrészt állapítsa meg a DB Netz által az üzemi menetrend 2002/2003-tól 2010/2011-ig terjedő érvényességi időszaka során beszedett infrastruktúra-használati díjak érvénytelenségét, másrészt kötelezze a DB Netzet a túlfizetett díjak visszatérítésére.

27 E kérelmeket a szövetségi hálózati ügynökség 2019. október 11-i, 2020. július 3-i és 2020. december 11-i határozatával azon indokkal utasította el, hogy azok a szóban forgó díjak utólagos felülvizsgálatát lehetővé tévő jogalap hiányában elfogadhatatlanok. E határozatok alátámasztása érdekében a szövetségi hálózati ügynökség arra hivatkozott, hogy a vasúti szállítási vállalkozásoknak lehetőségük volt arra, hogy a díjakat azok érvényességének időszakában vitassák.

28 2019. november 6-án és 9-én benyújtott keresetükkel az alapeljárás felperesei annak megállapítását kérték a Verwaltungsgericht Kölntől (kölni közigazgatási bíróság, Németország), a kérdést előterjesztő bíróságtól, hogy a szövetségi hálózati ügynökség köteles utólagosan ellenőrizni a szóban forgó, a DB Netz által beszedett díjakat, és adott esetben *ex tunc* hatállyal köteles megállapítani azok érvénytelenségét, és a DB Netzre háruló visszatérítési kötelezettségről határozni.

29 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az előtte folyamatban lévő jogviták eldöntéséhez többek között a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1), (6) és (9) bekezdését kell értelmezni.

30 E bíróság úgy ítéli meg, hogy az ezen 56. cikk (1) bekezdésében előírt jogorvoslati kérelem csak azokra a károkra vonatkozik, amelyek már bekövetkeztek, és amelyek az alkalmazandó szabályozási keret jelenlegi vagy múltbeli megsértéséből erednek. Ezzel szemben az igazgatási szervezet megelőző jellegű fellépésére az említett cikk (2) bekezdésében előírt külön szabályok vonatkoznak. Ezenfelül, ugyanezen cikk (6) és (9) bekezdéséből az következik, hogy az igazgatási szervezet széles mérlegelési mozgástérrel rendelkezik. Ennek megfelelően panasz esetén megteheti „a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket”, és amennyiben hivatalból jár el, a „megkülönböztetés […] orvoslására alkalmas intézkedéseket”.

31 A 2012/34 irányelv 56. cikkének ezen értelmezését az ezen irányelv által követett célkitűzések is megerősítik. A 2012/34 irányelv (42) és (76) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy ez az irányelv többek között arra irányul, hogy biztosítsa a vasúti szállítási vállalkozásoknak az infrastruktúrához való hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférését, és az igazgatási szervezet feladata, hogy felügyelje e célkitűzés megvalósítását.

32 A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben hangsúlyozza, hogy álláspontja szerint a német jog által előírt előzetes ellenőrzési eljárás, amely lehetővé tette az igazgatási szervezet számára, hogy az infrastruktúra-használati díjak elveiről azok hatálybalépését megelőzően nyilatkozzon, nem orvosolhatta az utólagos ellenőrzés hiányát.

33 Egyébiránt e bíróság úgy véli, hogy a 2017. november 9-i CTL Logistics ítélet (C-489/15, EU:C:2017:834) megerősíti a múltban jogosulatlanul beszedett díjak „visszatérítéséhez” való jog fennállását, ugyanakkor e jog gyakorlását e díjak jogellenességének az igazgatási szervezet általi előzetes megállapításától teszi függővé. Következésképpen, ha e szervezetnek nem lenne hatásköre azon díjak vizsgálatára, amelyek alkalmazási időszaka lejárt, a vasúti szállítási vállalkozásokat megfosztanák a hatékony jogorvoslathoz való joguktól, és ezzel egyidejűleg a pályahálózat-működtető továbbra is részesülne a jogellenes díjakban.

34 Ezzel szemben a kérdést előterjesztő bíróságnak kétségei vannak afelől, hogy az uniós jog megköveteli-e, hogy az említett szervezet maga nyilatkozhasson a visszatérítendő díjak összegéről, vagy maga rendelhesse el azok visszatérítését. A szabályozási keret ellenére ugyanis a vasúti szállítási vállalkozások és a pályahálózat-működtetők közötti kapcsolat szerződéses jellegű, és természetszerűleg a polgári bíróságok hatáskörébe tartozik.

35 Mindenesetre a kérdést előterjesztő bíróság kiemeli, hogy az előtte folyamatban lévő jogviták eldöntéséhez nem szükséges annak meghatározása, hogy az ERegG 66. és azt követő §-ait, amelyek az alapeljárás felperesei kérelmeinek alapját képezik, az uniós joggal összhangban kell-e értelmezni, vagy pedig a 2021. július 8-i Koleje Mazowieckie ítéletre (C-120/20, EU:C:2021:553) tekintettel a 2012/34 irányelv 56. cikke közvetlenül alkalmazható-e.

36 E körülmények között a Verwaltungsgericht Köln (kölni közigazgatási bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [2012/34] irányelv 56. cikkének (1), (6) és (9) bekezdését, hogy a díjak megállapítása akkor is panasz tárgyát képezheti, ha a vizsgálat tárgyát képező díjat már nem alkalmazzák (úgynevezett »korábbi díjjal« szembeni panasz)?

2) Az első kérdésre adott igenlő válasz esetén: Úgy kell-e értelmezni a [2012/34] irányelv 56. cikkének (1), (6) és (9) bekezdését, hogy az igazgatási szervezet a korábbi díjak utólagos ellenőrzése esetén azokat *ex tunc* hatállyal érvénytelennek nyilváníthatja?

3) Az első és második kérdésre adott igenlő válasz esetén: Megengedi-e a [2012/34] irányelv 56. cikke (1), (6) és (9) bekezdésének értelmezése az olyan nemzeti szabályozást, amely kizárja a korábbi díjak utólagos, *ex tunc* hatályú ellenőrzésének lehetőségét?

4) Az első és második kérdésre adott igenlő válasz esetén: Úgy kell-e értelmezni a [2012/34] irányelv 56. cikkének (9) bekezdését, hogy az illetékes igazgatási szervezet e rendelkezésben foglalt, a helyzet orvoslásához szükséges intézkedései – jogkövetkezményeket tekintve – főszabály szerint annak elrendelését is lehetővé teszik, hogy a pályahálózat-működtető visszafizesse a jogellenesen felszámított díjakat, még akkor is, ha a vállalkozó vasúti társaság és a pályahálózat-működtető között felmerülő visszafizetési követelések polgári peres úton is érvényesíthetők?

5) Az első és második kérdésre adott nemleges válasz esetén: A korábbi díjakkal szembeni panasztétel joga minden esetben az [Alapjogi Charta] 47. cikkének (1) bekezdéséből és az [EUSZ 19. cikk] (1) bekezdésének második albekezdéséből következik-e, ha az igazgatási szervezet panasz tárgyában – a Bíróság CTL Logistics ügyben (2017. november 9-i ítélet, C-489/15, EU:C:2017:834) kidolgozott ítélkezési gyakorlata alapján – hozott határozatának hiányában a nemzeti polgári jog szabályok alapján a jogellenes korábbi díjak visszatérítése kizárt?”

A Bíróság előtti eljárás

37 A Bírósághoz 2023. június 29-én, azaz az írásbeli és a szóbeli szakasz befejezését követően érkezett levelében a kérdést előterjesztő bíróság arról tájékoztatta a Bíróságot, hogy 2023. június 27-i határozatával az Ostseeland Verkehrs GmbH tekintetében lezárta az előtte folyamatban lévő eljárást, azzal az indokkal, hogy az elállt a keresetétől.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Előzetes észrevételek

38 Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy az előterjesztett kérdések a 2012/34 irányelvre vonatkoznak, míg az alapügyben vitatott infrastruktúra-használati díjakat akkor határozták meg és szedték be, amikor az azt megelőző irányelv, a 2001/14 irányelv volt hatályban. Ezzel szemben az alapügy felperesei csak a 2012/34 irányelv átültetésére előírt határidő lejártát követően fordultak a német vasúti ágazat igazgatási szervezetéhez, nevezetesen a szövetségi hálózati ügynökséghez, amelytől többek között e díjak jogellenességének megállapítását kérték.

39 Minderre figyelemmel, amint azt lényegében a főtanácsnok is megállapította indítványának 25. pontjában, a jelen ügyben nem szükséges annak meghatározása, hogy a 2012/34 irányelvet vagy a 2001/14 irányelvet kell-e alkalmazni. A kérdést előterjesztő bíróság által említett szabályok ugyanis, nevezetesen a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1), (6) és (9) bekezdésében előírt szabályok, lényegében azonosak a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2), (3) és (5) bekezdésében foglalt szabályokkal (lásd ebben az értelemben: 2022. október 27-i DB Station & Service ítélet, C-721/20, EU:C:2022:832, 64. pont). Ebből következik, hogy főszabály szerint értelmezésüknek is azonosnak kell lennie, következésképpen a Bíróságnak a 2001/14 irányelv e rendelkezéseinek értelmezésére vonatkozó ítélkezési gyakorlata *mutatis mutandis* alkalmazható a 2012/34 irányelv megfelelő rendelkezéseire.

40 E körülményekre figyelemmel az előterjesztett kérdésekre a kérdést előterjesztő bírósághoz hasonlóan a 2012/34 irányelvre való hivatkozással kell válaszolni.

Az első, a második és a harmadik kérdésről

41 Első, második és harmadik kérdésével, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1), (6) és (9) bekezdését, hogy azokkal ellentétes egy olyan tagállami szabályozás, amely kizárja az e rendelkezés (1) bekezdésére alapított kérelem tárgyában eljáró igazgatási szervezet arra vonatkozó teljes hatáskörét, hogy megvizsgálja azon infrastruktúra-használati díjak jogszerűségét, amelyek alkalmazási időszaka lejárt, és hogy *ex tunc* hatállyal megállapítsa azok érvénytelenségét.

42 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 2012/34 irányelv célja az azt megelőző 2001/14 irányelvhez hasonlóan (lásd ebben az értelemben: 2022. október 27-i DB Station & Service ítélet, C-721/20, EU:C:2022:832, 59. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat) a vasúti infrastruktúrához való hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés

biztosítása, többek között annak megkövetelésével, amint az (42) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a díjszabási és kapacitáselosztási rendszerek lehetővé tegyék a vasúti szolgáltatások nyújtásának tisztességes versenyét.

43 Amint az a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, az igazgatási szervezetnek a 2012/34 irányelv 56. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozó valamennyi jogvita elbírálására vonatkozó kizárólagos hatáskörét e célok igazolják, amely hatáskör magában foglalja az e cikk (1), (6) és (9) bekezdése által ráruházott különös jogköröket is (lásd analógia útján: 2022. október 27-i DB Station & Service ítélet, C-721/20, EU:C:2022:832, 60. pont).

44 Közelebbről, a 2012/34 irányelv 56. cikke (9) bekezdésének megfelelően, ha az ilyen szervezethez panaszt nyújtanak be, megteszi a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket, azon hatáskörének sérelme nélkül, hogy szükség esetén hivatalból megfelelő intézkedéseket hozzon az ezen irányelv 3. cikkének 19. pontja értelmében vett „pályázókkal” szembeni hátrányos megkülönböztetés orvoslása érdekében, azaz többek között a vasúttársaságokkal, a vasúti szolgáltatási piac torzulásával és a piac minden egyéb nemkívánatos fejleményével szemben (lásd ebben az értelemben: 2022. május 3-i CityRail ítélet, C-453/20, EU:C:2022:341, 55., 56. és 61. pont).

45 Ezen 56. cikk (9) bekezdéséből az is következik, hogy az igazgatási szervezet által hozott határozatok hatálya nem korlátozódik kizárólag az előtte folyamatban lévő jogvitában részt vevő felekre, hanem kötelező a vasúti ágazat összes érintett szereplőjére, legyen szó akár a szállítási vállalkozásokról, akár a pályahálózat-működtetőkről. Ennek megfelelően e szervezet képes valamennyi érintett vállalkozás számára egyenlő hozzáférést biztosítani az infrastruktúrához, és tisztességes versenyt fenntartani a vasúti szolgáltatások nyújtásának ágazatában (lásd analógia útján: 2022. október 27-i DB Station & Service ítélet, C-721/20, EU:C:2022:832, 66. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

46 E körülmények között az igazgatási szervezetnek, amelynek biztosítania kell mind a pályahálózat-működtetők, mind pedig a vasúti szolgáltatásokat nyújtó üzemeltetők kötelezettségeinek tiszteletben tartását, valamely szállítási vállalkozás által benyújtott jogorvoslati kérelem esetén – magának a 2012/34 irányelv 56. cikke (1) bekezdésének szövege szerint – meg kell vizsgálnia a tisztességtelen bánásmód vagy hátrányos megkülönböztetés fennállását, valamint bármely más sérelmet, ami többek között mind az infrastruktúrahasználati díjakra vonatkozó kérdéseket foglalja magában (lásd analógia útján: 2022. október 27-i DB Station & Service ítélet, C-721/20, EU:C:2022:832, 73. pont).

47 Amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 66. pontjában, a vasúti szállítási vállalkozások azon lehetősége, hogy az igazgatási szervezethez forduljanak, e szervezet azon jogkörének felel meg, hogy felülvizsgálja a pályahálózat-működtető által a díjakkal kapcsolatban hozott határozatok jogszerűségét, amit a 2012/34 irányelv 56. cikkének (6) bekezdése is megerősít, mivel az azt írja elő, hogy az említett szervezet biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított díjak megfeleljenek ezen irányelv IV. fejezete 2. szakasza azon rendelkezéseinek, amelyek az infrastruktúra és a szolgáltatások díjszabását szabályozzák, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek.

48 Ebből az következik, hogy a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1) bekezdése alapján eljáró igazgatási szervezet nem tagadhatja meg érvényesen a múltban beszedett infrastruktúra-használati díjak jogszerűségének elbírálására vonatkozó hatáskörének gyakorlását (lásd analógia útján: 2022. október 27-i DB Station & Service ítélet, C-721/20, EU:C:2022:832, 74. és 87. pont).

49 Közelebbről, az ilyen szervezetnek az infrastruktúra-használati díjak jogszerűsége felülvizsgálatára vonatkozó hatásköre nem függhet attól a körülménytől, hogy e szervezethez e díjak alkalmazási időszakainak lejárta előtt vagy után fordultak.

50 Egyrészt magából a 2012/34 irányelv 56. cikke (1), (6) és (9) bekezdésének szövegéből is kitűnik, hogy az igazgatási szervezetre ruházott hatáskörök egyáltalán nem kapcsolódnak ezen alkalmazási időszakokhoz.

51 E megállapítást megerősíti az a tény, hogy a 2012/34 irányelv nem határozza meg az említett időszakokat, és nem korlátozza az alapul szolgáló infrastruktúra-használati díjak vagy díjszabási rendszerek alkalmazhatóságát sem egy bizonyos időtartamra. Közelebbről, a 2001/14 irányelv 2. cikkének j) pontjával és I. mellékletével összefüggésben értelmezett 3. cikkéhez hasonlóan a 2012/34 irányelv 3. cikkének 26. pontjával és IV. mellékletével összefüggésben értelmezett 27. cikke a pályahálózat-működtető azon kötelezettségének előírására szorítkozik, hogy egy olyan hálózati üzletszabályzatot tegyen közzé, amely többek között a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételeit állapítja meg, beleértve a díjszabási elveket, a díjszabásokat és a díjakat, ugyanakkor nem korlátozza e dokumentum érvényességi idejét.

52 A díjak vagy az alapul szolgáló díjszabási rendszerek érvényességi idejének korlátozása az éves üzemi menetrendre vonatkozó szabályokból sem vezethető le. A 2012/34 irányelv 3. cikkének a VII. mellékletével összefüggésben értelmezett 28. pontja értelmében, amint korábban a 2001/14 irányelv 2. cikkének a III. mellékletével összefüggésben értelmezett m) pontja értelmében, az üzemi menetrend érvényessége egy évre korlátozott. E menetrend mindazonáltal „az érvényessége idején a kérdéses infrastruktúrán végbemenő összes tervezett vonat- és gördülőállomány-mozgást meghatározó adatok” számbavételére szorítkozik, tehát nem érinti a díjszabásokat és a díjakat.

53 Másrészt, a 2012/34 irányelv 56. cikke (1), (6) és (9) bekezdésének olyan értelmezése, amely szerint a pályahálózat-működtetők által már beszedett infrastruktúra-használati díjak csak az alapul szolgáló díjszabás érvényességének időtartama alatt vitathatók, sértené az e rendelkezés által létrehozott ellenőrzési rendszer hatékonyságát, és ezáltal az ezen irányelv által követett célok megvalósítását.

54 Egy ilyen értelmezés ugyanis akadályozná az igazgatási szervezet azon feladatának ellátását, hogy – amint az a jelen ítélet 42–47. pontjából kitűnik – valamennyi érintett vállalkozás számára biztosítsa az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférést és a tisztességes verseny fenntartását a vasúti szolgáltatások nyújtásának ágazatában. E szabályozás továbbá indokolatlanul korlátozhatja a vasúti szállítási vállalkozások azon jogát, hogy az igazgatási szervezethez forduljanak az infrastruktúra-használati díjak vitatásának céljából, illetve azon jogát, hogy adott esetben az e tekintetben hatáskörrel rendelkező bírósághoz fordulva az e szervezet által hozott határozatot bírósági felülvizsgálatát kérjék, amely jogot a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1), (9) és (10) bekezdése rögzít (lásd analógia útján: 2021. július 8-i Koleje Mazowieckie ítélet, C-120/20, EU:C:2021:553, 57. pont).

55 Egyébiránt az igazgatási szervezetnek a múltban beszedett infrastruktúra-használati díjak jogszerűsége ellenőrzésére vonatkozó hatásköre, függetlenül attól, hogy alkalmazási időszakaik lejártak-e – amint azt a főtanácsnok is hangsúlyozta indítványának 44., 45., 47. és 48. pontjában – szükségszerűen azt is magában foglalja, hogy e szervezet adott esetben *ex tunc* hatállyal megállapíthatja e díjak érvénytelenségét.

56 Közelebbről, az igazgatási szervezet hatáskörének arra történő korlátozása, hogy kizárólag jövőbeni hatállyal hozhasson határozatokat, nagymértékben megfosztaná értelmétől a múltban beszedett infrastruktúra-használati díjak ellenőrzését, és így sértené a 2012/34 irányelv 56. cikke (1), (6) és (9) bekezdésének hatékony érvényesülését.

57 E körülményekre figyelemmel meg kell állapítani, hogy e rendelkezésekkel ellentétes egy olyan tagállami szabályozás, amely azt írja elő, hogy az igazgatási szervezetnek nincs hatásköre sem azon infrastruktúra-használati díjak jogszerűségének felülvizsgálatára, amelyek alkalmazási időszaka lejárt, sem pedig arra, hogy adott esetben *ex tunc* hatállyal megállapítsa azok érvénytelenségét.

58 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, és a Bíróság előtti tárgyaláson is megerősítést nyert, hogy a jelen ügyben a német igazgatási szervezet hatáskörének ilyen korlátozása következhet az ERegG 68. §-ának (3) bekezdéséből.

59 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az uniós jog elsőbbségének elve többek között arra kötelezi a nemzeti bíróságokat, hogy az uniós jog valamennyi rendelkezése érvényesülésének biztosítása érdekében belső jogukat a lehető legteljesebb mértékben az uniós joggal összhangban értelmezzék (2022. március 8-i Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld [Közvetlen hatály] ítélet, C-205/20, EU:C:2022:168, 35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

60 A nemzeti jog uniós joggal összhangban álló értelmezésére vonatkozó kötelezettségnek vannak azonban bizonyos korlátai, és e kötelezettség különösen nem szolgálhat a nemzeti jog *contra legem* értelmezésének alapjául (2022. március 8-i Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld [Közvetlen hatály] ítélet, C-205/20, EU:C:2022:168, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

61 Arra is emlékeztetni kell, hogy az elsőbbség elve értelmében az uniós jogi rendelkezéseket hatáskörének keretei között alkalmazni hivatott nemzeti bíróság, amennyiben a nemzeti jogszabályoknak az uniós jog követelményeivel összhangban álló értelmezése nem lehetséges, köteles az előtte folyamatban lévő jogvitában az e jogból eredő követelmények teljes érvényesülését biztosítani, szükség esetén – saját hatáskörénél fogva – mellőzve minden olyan – akár utólagos – nemzeti jogszabály vagy gyakorlat alkalmazását, amely ellentétes valamely közvetlen hatállyal bíró uniós jogi rendelkezéssel, anélkül hogy kérelmeznie vagy várnia kellene e jogszabályok vagy gyakorlatok jogalkotói vagy bármilyen egyéb alkotmányos úton történő előzetes megsemmisítését (2019. június 24-i Popławski ítélet, C-573/17, EU:C:2019:530, 58. és 61. pont; 2022. március 8-i Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld [Közvetlen hatály] ítélet, C-205/20, EU:C:2022:168, 37. pont).

62 Ami a vasúti szállítási vállalkozásoknak a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1), (9) és (10) bekezdésében előírt közigazgatási és bírósági jogorvoslathoz való jogát illeti, e rendelkezések feltétlenek és kellően pontosak, következésképpen közvetlen hatállyal rendelkeznek. Ebből az következik, hogy azok a tagállamok valamennyi hatóságára vonatkoznak, azaz nem csak a nemzeti bíróságokra, hanem valamennyi közigazgatási szervre is, a decentralizált hatóságokat is beleértve, és e hatóságok kötelesek azokat alkalmazni (lásd ebben az értelemben: 1989. június 22-i Costanzo ítélet, 103/88, EU:C:1989:256, 33. pont; 2021. július 8-i Koleje Mazowieckie ítélet, C-120/20, EU:C:2021:553, 58. pont).

63 Következésképpen nem csak a kérdést előterjesztő bíróság, hanem adott esetben a szövetségi hálózati ügynökség feladata is, hogy – amennyire csak lehetséges – a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1), (9) és (10) bekezdésével összhangban értelmezze az EReg*G* 68. §-ának (3) bekezdését, és abban az esetben, ha az ilyen értelmezést *contra legem* értelmezésnek kell tekinteni, mellőzze a német jog e rendelkezését annak érdekében, hogy lehetővé tegye a vasúti szállítási vállalkozások számára a korábban beszedett infrastruktúra-használati díjak jogszerűségének vitatásához való joguk gyakorlását.

64 Hangsúlyozni kell továbbá, hogy sem a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1), (9) és (10) bekezdése, sem ezen irányelv más rendelkezése nem ír elő olyan határidőt, amelynek lejártakor a vállalkozások már nem vitathatják az infrastruktúra-használati díjak jogszerűségét.

65 E körülményekre figyelemmel, amint arra a főtanácsnok is lényegében rámutatott indítványának 36. pontjában, az eljárási autonómia elvének megfelelően az egyes tagállamok feladata, hogy az azon jogorvoslatokra alkalmazandó észszerű időbeli korlátokat határozzanak meg, amelyek által a kérelmezők, köztük a vasúti szállítási vállalkozások, a 2012/34 irányelv 56. cikke (1) bekezdésének megfelelően azt kérik az igazgatási szervezettől, hogy az vizsgálja felül a pályahálózat-működtető által hozott, többek között a díjszabási rendszerre és az infrastruktúra-használati díjak mértékére vagy struktúrájára vonatkozó döntések jogszerűségét, az egyenértékűség és a tényleges érvényesülés elvének tiszteletben tartása mellett (lásd analógia útján: 2000. november 28-i Roquette Frères ítélet, C-88/99, EU:C:2000:652, 20. és 21. pont; 2019. december 19-i Cargill Deutschland ítélet, C-360/18, EU:C:2019:1124, 46. pont).

66 Ezenfelül azt is meg kell állapítani, hogy a 2012/34 irányelv által követett célokat a jogbiztonság elve követelményeinek tiszteletben tartásával kell megvalósítani a nemzeti jogban, amiből ezen időbeli korlátokat illetően az következik, hogy a tagállamok kötelesek kellően pontos, világos és előre látható határidőket tartalmazó szabályozást bevezetni annak érdekében, hogy az érintettek megismerhessék jogaikat és kötelezettségeiket (lásd analógia útján: 2012. október 18-i Pelati ítélet, C-603/10, EU:C:2012:639, 36. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

67 A Bírósághoz benyújtott írásbeli észrevételekben, valamint a 2023. június 15-én tartott tárgyaláson azt állították, hogy a német jog nem ír elő különös határidőt jogorvoslati kérelmeknek a 2012/34 irányelv 56. cikke (1) bekezdésének jogcímén történő benyújtására. Mindazonáltal nem a Bíróság feladata, hogy a német jog értelmezéséről határozzon. A kérdést előterjesztő bíróság feladata, hogy azonosítsa az e jogban előírt, az alapeljárás felpereseinek kérelmeire alkalmazandó elévülési időt és jogvesztő határidőt előíró szabályokat, ellenőrizze, hogy e szabályok a határidők kellően pontos, világos és előre látható rendszerét írják-e elő, valamint annak meghatározása, hogy e kérelmeket az előírt határidőn belül nyújtották-e be.

68 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első, a második és a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2012/34 irányelv 56. cikkének (1), (6) és (9) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes egy olyan tagállami szabályozás, amely kizárja az e rendelkezés (1) bekezdésére alapított kérelem tárgyában eljáró igazgatási szervezet arra vonatkozó teljes hatáskörét, hogy megvizsgálja azon infrastruktúra-használati díjak jogszerűségét, amelyek alkalmazási időszaka lejárt, és hogy *ex tunc* hatállyal megállapítsa azok érvénytelenségét.

A negyedik kérdésről

69 Negyedik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2012/34 irányelv 56. cikkének (9) bekezdését, hogy az megköveteli, hogy az igazgatási szervezet elrendelhesse az infrastruktúra-használati díjak visszatérítését, ha a nemzeti jog e hatáskört a polgári bíróságokra ruházza.

70 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a jelen ítélet 44. pontjából kitűnik – a 2012/34 irányelv 56. cikkének (9) bekezdése értelmében, ha az igazgatási szervezethez panaszt nyújtanak be, e szervezet – azon hatáskörének sérelme nélkül, hogy szükség esetén hivatalból megfelelő intézkedéseket hozzon a kérelmezőkkel, azaz különösen a vasúttársaságokkal szembeni hátrányos megkülönböztetés, a vasúti szolgáltatási piac torzulásainak és a piac egyéb nemkívánatos fejleményeinek orvoslására – meghozza a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket.

71 Az első, a második és a harmadik kérdésre adott válaszból az következik, hogy e rendelkezés megköveteli, hogy az igazgatási szervezet hatáskörrel rendelkezzen többek között arra, hogy *ex tunc* hatállyal állapítsa meg az infrastruktúra-használati díjak érvénytelenségét. Más a helyzet azonban az ilyen díjak visszatérítését illetően.

72 Amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 73. és 75. pontjában, a 2012/34 irányelv 56. cikke (9) bekezdése szövegének elemzéséből az tűnik ki, hogy e rendelkezés nem kötelezi a tagállamokat arra, hogy az igazgatási szervezetet azzal a hatáskörrel ruházzák fel, hogy maga rendelje el az infrastruktúra-használati díjak visszatérítését, hanem eljárási autonómiájuk keretében más olyan rendszerek kialakítását teszi lehetővé számukra, amelyek például azt vonják maguk után, hogy a polgári bíróságok külön-külön bírálják el a visszatérítés iránti kérelmeket.

73 A 2012/34 irányelv 56. cikke (9) bekezdésének tényleges érvényesülése azt sem követeli meg, hogy az igazgatási szervezet mindenképpen maga határozhasson azon infrastruktúra-használati díjak visszatérítéséről, amelyeknek megállapította jogellenes jellegét.

74 Egyrészt, amennyiben e szervezet megállapítja a pályahálózat-működtető által alkalmazott díjszabások és infrastruktúra-használati díjak érvénytelenségét, határozatainak a vasúti ágazat valamennyi érintett tagjával szembeni, a jelen ítélet 45. pontjában felidézett kötelező ereje lehetővé teszi ez utóbbiak számára, hogy teljes bizonyossággal megismerjék jogaikat és kötelezettségeiket. E körülmények között annak érdekében, hogy az állítólagosan hátrányos megkülönböztetést elszenvedett vállalkozások számára lehetővé váljon, hogy érvényesíthessék jogaikat, és így biztosítani lehessen a verseny torzulásának tényleges kiküszöbölését, nem tűnik elengedhetetlennek, hogy az említett szervezet a visszatérítés elrendelése érdekében a jogalap nélkül megfizetett díjak pontos összegét is meghatározza.

75 Másrészt a 2012/34 irányelv 56. cikkének (9) bekezdése kétségtelenül azt írja elő az igazgatási szervezet számára, hogy különösen rövid határidőn belül határozzon minden panaszról. Mindazonáltal, jóllehet elsősorban jogbiztonsági okokból e szervezetnek a lehető leghamarabb határoznia kell a vitatott infrastruktúra-használati díjak jogszerűségéről, attól függetlenül, hogy azok az adott időpontban hatályban vannak-e, vagy azok alkalmazási időszaka lejárt, ezek az okok nem követelik meg, hogy a szóban forgó díjak érvénytelenségét megállapító határozat elfogadását követően a visszatérítendő összegeket, adott esetben kamatokkal együtt, ugyanezen határidőn belül határozzák meg.

76 A 2012/34 irányelv 56. cikke (9) bekezdésének ezen értelmezését a Bíróság már megerősítette, megállapítva, hogy a tagállamok előírhatják, hogy a túlfizetett infrastruktúra-használati díjak visszatérítésére vonatkozó döntés nem az igazgatási szervezetre, hanem a polgári jog alapján eljáró polgári bíróságokra hárul, feltéve azonban, hogy e szervezet előzetesen határozott e díjak jogellenes jellegéről (lásd ebben az értelemben: 2017. november 9-i CTL Logistics ítélet, C-489/15, EU:C:2017:834, 97. pont).

77 E tekintetben a főtanácsnok indítványának 75. pontjában foglaltakhoz hasonlóan azt is hangsúlyozni kell, hogy amikor a tagállamok nemzeti jogukban meghatározzák azokat a jogorvoslati lehetőségeket, amelyek lehetővé teszik, hogy a pályahálózat-működtetőt a túlfizetett infrastruktúra-használati díjak visszatérítésére kényszerítsék, és különösen akkor, ha a tagállamok úgy döntenek, hogy e célból kizárólagos hatáskört ruháznak a polgári bíróságokra, kötelesek tiszteletben tartani az egyenértékűség és a tényleges érvényesülés elvét.

78 A fenti megfontolások összességére tekintettel a negyedik kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2012/34 irányelv 56. cikkének (9) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az nem követeli meg, hogy az igazgatási szervezet maga rendelhesse el az infrastruktúra-használati díjak visszatérítését, ha a nemzeti jog e hatáskört az egyenértékűség és a tényleges érvényesülés elvének tiszteletben tartása mellett a polgári bíróságokra ruházza.

Az ötödik kérdésről

79 Az első, második és harmadik kérdésre adott válaszra tekintettel az ötödik kérdést, amelyet csak arra az esetre tettek fel, ha a Bíróság az első és a második kérdésre nemleges választ adott volna, nem szükséges megválaszolni.

A költségekről

80 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 (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

1) Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 56. cikkének (1), (6) és (9) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

azokkal ellentétes egy olyan tagállami szabályozás, amely kizárja az e rendelkezés (1) bekezdésére alapított kérelem tárgyában eljáró igazgatási szervezet arra vonatkozó teljes hatáskörét, hogy megvizsgálja azon infrastruktúra-használati díjak jogszerűségét, amelyek alkalmazási időszaka lejárt, és hogy *ex tunc* hatállyal megállapítsa azok érvénytelenségét.

2) A 2012/34 irányelv 56. cikkének (9) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

az nem követeli meg, hogy az igazgatási szervezet maga rendelhesse el az infrastruktúra-használati díjak visszatérítését, ha a nemzeti jog e hatáskört az egyenértékűség és a tényleges érvényesülés elvének tiszteletben tartása mellett a polgári bíróságokra ruházza.

Aláírások