



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2022. október 27.*

„Előzetes döntéshozatal – Vasúti közlekedés – EUMSZ 102. cikk – Erőfölénnyel való visszaélés – 2001/14/EK irányelv – A vasúti infrastruktúrához való hozzáférés – 30. cikk – Vasúti szabályozó szervezet – Az infrastruktúra-használati díjak ellenőrzése – Nemzeti bíróságok – A díjak versenyjog alapján történő felülvizsgálata – A polgári bíróságok és a szabályozó szervezet hatásköre közötti kapcsolat”

A C-721/20. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Kammergericht Berlin (berlini regionális felsőbbíróság, Németország) a Bírósághoz 2020. december 30-án érkezett, 2020. december 10-i határozatával terjesztett elő

a **DB Station & Service AG**

és

az **ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

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

főtanácsnok: T. Čapeta,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a DB Station & Service AG képviselőjében M. Köhler és M. Weitner Rechtsanwälte,
- az ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH képviselőjében A. R. Schüssler és B. Uhlenhut Rechtsanwälte,

* Az eljárás nyelve: német.

– az Európai Bizottság képviselőjében B. Ernst és G. Meessen, meghatalmazotti minőségben, a főtanácsnok indítványának a 2022. április 7-i tárgyaláson történt meghallgatását követően, meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 102. cikk és a 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2007. L 315., 44. o.) módosított, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról 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.) (a továbbiakban: 2001/14 irányelv) 4., 7–12. és 30. cikkének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelem előterjesztésére a DB Station & Service G (a továbbiakban: DB Station & Service) és az ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (a továbbiakban: ODEG) közötti, az utóbbi által üzemeltetett terminálok használatáért az első vállalkozás által fizetendő díj összege tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében került sor.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 2001/14 irányelv

- 3 A 2001/14 irányelv (5), (11), (16), (32), (40) és (46) preambulumbekzdésének szövege az alábbi volt:

„(5) Az átláthatóság és a minden vasúttársaság számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen biztosítandó hozzáférés érdekében a hozzáférési jogok alkalmazásához szükséges összes információt közzé kell tenni a vasúthálózat-használati feltételekben.

[...]

(11) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek minden vállalkozás számára lehetővé kell tenniük az egyenlő és 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.

[...]

(16) A díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek lehetővé kell tenniük a vasúti szolgáltatások tisztességes versenyét.

[...]

(32) Fontos az akár a vasúti infrastruktúrák, akár a közlekedési módok közötti versenyben a díjképzési elvek jelentős eltéréseiből eredő esetleges torzulások minimalizálása.

[...]

(40) A vasúti infrastruktúra természetes monopólium. Ezért a pályahálózat-működtetők számára költségcsökkentést és az infrastruktúra hatékony igazgatását lehetővé tevő ösztönzőket kell biztosítani.

[...]

(46) A vasúti infrastruktúra hatékony igazgatása, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy szabályozószervezet létrehozását, amely ellenőrzi a közösségi szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét.”

4 Ezen irányelv 1. cikkének (1) bekezdése előírta:

„Ez az irányelv a vasúti infrastruktúra-használati díjak megállapítására és kiszabására, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására alkalmazandó elvekre és eljárásokra vonatkozik.

[...]”

5 Az említett irányelv 2. cikke fogalommeghatározásokat tartalmazott. E cikk a következőképpen szólt:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

[...]

b) »kérelmező«: a saját területén vasúti szolgáltatások nyújtására engedéllyel rendelkező vasúttársaságok és/vagy vasúttársaságok nemzetközi csoportosulása, valamint az erre lehetőséget biztosító tagállamokban a közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró egyéb természetes és/vagy jogi személy [...];

[...]

f) »keretmegállapodás«: az a közjogi vagy magánjogi alapon létrejött, jogilag kötelező erejű általános megállapodás, amely rögzíti a kérelmezőnek és a pályahálózat-működtetőnek vagy az elosztó szervnek az egy szolgálati menetrend érvényességénél hosszabb időtartamra elosztandó infrastruktúra-kapacitással és a felszámítandó díjakkal kapcsolatos jogait és kötelezettségeit;

[...]

h) »pályahálózat-működtető«: minden olyan közszervezet vagy vállalkozás, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért felelős. [...]

[...]”

- 6 Ugyanezen irányelvnek „A díjak kialakítása, megállapítása és beszedése” címet viselő 4. cikke a következőképpen rendelkezett:

„(1) A tagállamok a [közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i] 91/440/EGK [tanácsi] irányelv [HL 1991. L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.] 4. cikkében rögzített független igazgatás [helyesen: üzemeltetési függetlenség] tiszteletben tartásával létrehozhatnak egy díjszabási rendszert.

Az igazgatás függetlensége [helyesen: üzemeltetési függetlenség] fent említett feltételének figyelembevételével a tagállamok megállapítják az egyes díjszabási szabályokat is, vagy átruházzák ezt a jogkört a pályahálózat-működtetőre. Az infrastruktúra használatáért fizetendő díj megállapítása és a díj beszedése a pályahálózat-működtető feladata.

[...]

(5) A pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a díjszabási rendszer alkalmazása egyenértékű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes díjakat eredményezzen a piac hasonló részén azonos jellegű szolgáltatásokat nyújtó különböző vasúttársaságok számára, és a ténylegesen alkalmazott díjak megfeleljenek a vasúthálózat használati feltételeiben rögzített szabályoknak.

[...]”

- 7 A 2001/14 irányelv 5. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A vasúttársaságok hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon jogosultak minimális szolgáltatások összességére és a II. mellékletben megjelölt szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésre. A II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatások nyújtása hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon történik, és a vasúttársaságok kérelmeit csak akkor lehet elutasítani, ha megoldásukra léteznek piaci körülmények között megvalósítható alternatívák. [...]”

- 8 Ezen irányelv 7. cikke a díjszámítási elvekre vonatkozott, és (7) bekezdésében a következőket írta elő:

„A II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatások biztosítása nem tartozik e cikk hatálya alá. A fenti rendelkezések sérelme nélkül, a II. melléklet 2. pontjában felsorolt szolgáltatások árainak megállapításakor figyelembe kell venni a vasúti szállítás versenyhelyzetét.”

- 9 Az említett irányelv 9. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A[z] [EK] 81., 82., 86. és 87. [cikkek] sérelme nélkül és az irányelv 7. cikke (3) bekezdése ellenére a pályahálózat-működtető által a vasúttársaságok számára bármely szolgáltatásért felszámított díjakra biztosított kedvezményeknek meg kell felelniük az e cikkben megállapított feltételeknek.

- 10 Ugyanezen irányelv „Keretmegállapodások” című 17. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezett:

„A kérelmezővel a[z] [EK] 81., 82. és 86. [cikkek] sérelme nélkül keretmegállapodás köthető. E keretmegállapodás felsorolja a kérelmező által az üzemi menetrend érvényességi idejét meghaladó időszakra igényelt és számára felajánlott infrastruktúra-kapacitás jellemzőit. A keretmegállapodásban nem határoznak meg részletes menetvonalakat, de úgy kell elkészíteni, hogy kielégítse a kérelmező jogos kereskedelmi igényeit. [...]”

11 A 2001/14 irányelv 24. cikkének (2) bekezdése így rendelkezett:

„Ha vannak megfelelő alternatív útvonalak, a pályahálózat-működtető az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően egyes pályahálózatokat meghatározott közlekedéstípusok számára kijelölhet. Ilyen kijelölés esetén a pályahálózat-működtető az infrastruktúra-kapacitás elosztása során a[z] [EK] 81., 82. és 86. [cikk] sérelme nélkül elsőbbségben részesítheti e közlekedéstípust.

12 Ezen irányelv „Szabályozó szervezet” címet viselő 30. cikke értelmében:

„(1) A 21. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok létrehozhatnak egy szabályozó szervezetet. E szervezetnek, amely lehet a közlekedésügyért felelős minisztérium vagy más szervezet, szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely infrastruktúra-üzemeltetőtől, díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működnie. E szervezet az e cikkben ismertetett elvek szerint működik, azonban a jogorvoslati és szabályozó funkciók külön szervezetekre ruházhatók.

(2) A kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat a szabályozó 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;

[...]

d) a díjszabási konstrukció;

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

f) a hozzáféréssel kapcsolatos megállapodások a [2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2004. L 164., 164. o.; magyar nyelvű különkiadás 9. fejezet, 2. kötet, 404. o.)] módosított 91/440 irányelv] 10. cikke szerint.

(3) A szabályozó szervezet biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek a II. fejezet 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. A szabályozó szervezet közbelép, ha a tárgyalások várhatóan megsértik ezen irányelv rendelkezéseit.

[...]

(5) A szabályozó 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 szabályozószervezet határozata az abban érintett valamennyi félre nézve kötelező.

[...]

(6) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a szabályozó szervezet által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak legyenek alávetettek.”

- 13 Az említett irányelv II. mellékletének 2. pontja a következőképpen szól:

„A hálózaton keresztüli hozzáférés a szolgáltatási infrastruktúrához és a nyújtott szolgáltatások a következőket tartalmazzák:

[...]

c) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra;

[...]”

A 2012/34/UE irányelv

- 14 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.) 55. cikkének (1) bekezdése előírja:

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

- 15 Ugyanezen irányelvnek „Az igazgatási szervezet feladatai” című 56. cikke előírja:

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

a) a hálózati üzletszabályzat átmeneti és végleges változatai;

[...]

d) a díjszabási 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. 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. [...]

[...]

(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.

[...]”

Az 1/2003/EK rendelet

- 16 A[z EUMSZ 101.] és [EUMSZ 102. cikkben] meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (HL 2003. L 1., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.) 3. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„Ha a tagállamok versenyhatóságai vagy a nemzeti bíróságok az [EUMSZ] 101. cikkének (1) bekezdése szerinti megállapodásokra, vállalkozások társulásainak döntéseire vagy összehangolt magatartásokra, amelyek e rendelkezés értelmében befolyásolhatják a tagállamok közötti kereskedelmet, a nemzeti versenyjogot alkalmazzák, akkor az ilyen megállapodásokra, döntésekre vagy összehangolt magatartásokra az [EUMSZ] 101. cikkét is alkalmazniuk kell. „Ha a tagállamok versenyhatóságai vagy a nemzeti bíróságok [az EUMSZ 102. cikk] által tiltott visszaélésre a nemzeti versenyjogot alkalmazzák, akkor [az EUMSZ 102. cikket] is alkalmazniuk kell.”

A német jog

- 17 A 2005. április 27-i Drittes Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (a vasúti szabályozás módosításáról szóló harmadik törvény; BGBl. 2005 I, 1138. o.) módosított Allgemeines Eisenbahngesetz (a vasútról szóló általános törvény) 2016. szeptember 1-jéig alkalmazandó változatának (a továbbiakban: AEG) 14b. §-a a következőket írta elő:

„(1) A szabályozó szervezet köteles ügyelni az infrastruktúrához való hozzáférést szabályozó rendelkezések tiszteletben tartására, különösen az alábbiakat illetően:

[...]

4. a használat feltételei, a díjszabás elvei és a díjak összege.

(2) Ez nem érinti a versenyhatóságoknak a [Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (a versenykorlátozás tilalmáról szóló törvény)] által előírt feladatait és hatásköreit. A szabályozó szervezet és a vasúti felügyeleti hatóságok, valamint a [Telekommunikationsgesetz (a távközlésről szóló törvény)] és az [Energiewirtschaftsgesetz (az energiagazdálkodásról szóló törvény)] értelmében hatáskörrel rendelkező versenyhatóságok megosztják egymással azokat az információkat, amelyek feladataik ellátása szempontjából jelentőséggel bírhatnak. Különösen tájékoztatják egymást a pályahálózat-működtetők visszaélészerű vagy megkülönböztető magatartásának megtiltására irányuló tervezett határozatokról. Kölcsönösen lehetőséget kell adniuk egymásnak arra, hogy észrevételeket tegyenek az eljárásnak a hatáskörrel rendelkező hatóság általi befejezését megelőzően.”

- 18 Az AEG 14d. §-a a következőképpen rendelkezett:

„A pályahálózat-működtető közvállalkozásoknak tájékoztatniuk kell a szabályozó szervezetet az alábbiakról:

[...]

6. a vasúthálózat-használati feltételek vagy a létesítmények használatára vonatkozó feltételek tervezett felülvizsgálata vagy módosítása, ideértve a díjszabási elveket és a díjak összegét.”

- 19 E törvény 14e. §-ának (1) bekezdése előírta:

„A szabályozó szervezet az 14d. §-ban említett információ kézhezvételét követően:

[...]

4. négy héten belül kifogást emelhet a 14d. § első mondatának 6. pontja szerinti tervezett felülvizsgálat vagy módosítás ellen,

amennyiben a tervezett határozatok nem felelnek meg a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó vasúti jogszabályok rendelkezéseinek.”

20 Az említett törvény 14f. §-a a következőképpen rendelkezett:

„(1) A szabályozó szervezet hivatalból ellenőrizheti:

[...]

2. az infrastruktúra-használati díjak, valamint a pályahálózat-működtető egyéb díjainak összegére vagy struktúrájára vonatkozó rendelkezéseket. A szabályozó szervezet a jövőre nézve:

1. kötelezheti a pályahálózat-működtetőt arra, hogy az iránymutatásainak megfelelően módosítsák az első mondat 1. pontjában említett feltételeket vagy az első mondat 2. pontjában szereplő díjszabási szabályokat, vagy

2. semmisítsék meg az első mondat 1. pontjában említett feltételeket vagy az első mondat 2. pontjában szereplő díjszabási szabályokat,

amennyiben e rendelkezések nem felelnek meg a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó vasúti jogszabályok rendelkezéseinek.

(2) A 14. § (6) bekezdésében említett hozzáférésre vagy a 14a. §-ban említett keretmegállapodásra vonatkozó egyezség hiányában a szabályozó szervezet kérelemre vagy hivatalból felülvizsgálhatja a pályahálózat-működtető határozatait. Ilyen irányú kérelmet az infrastruktúrához való hozzáférés azon jogosultjai terjeszthetnek elő, amelyeknek a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési joga érintett lehet. A kérelmet azon határidőn belül kell benyújtani, amelyen belül az első mondatban említett egyezségek megkötésére irányuló javaslat elfogadására sor kerülhet. A felülvizsgálat különösen a következőkre terjedhet ki:

[...]

3. az infrastruktúra-használati díjak és egyéb díjak összege vagy struktúrája.

A szabályozó szervezetnek két hetet meg nem haladó megfelelő határidőn belül fel kell hívnia a feleket az összes hasznos információ benyújtására. E határidő lejártakor a szabályozó szervezet két hónapon belül határoz a kérelemről.

(3) Ha a (2) bekezdésben említett esetben a pályahálózat-működtető határozata sérti a kérelmező vasúti infrastruktúrához való hozzáféréshez való jogát,

1. a szabályozó szervezet a határozat módosítására kötelezi a pályahálózat-működtetőt, vagy

2. a szabályozószervezet meghatározza a szerződési feltételeket, határoz a szerződés érvényességéről, és megállapítja, hogy a nem megfelelő szerződések nem érvényesíthetők.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

21 A DB Station & Service, a Deutsche Bahn AG leányvállalata, egy Németországban található inkumbens vasúti szolgáltató, amely mintegy 5400 vasúti állomást üzemeltet ebben a tagállamban. E létesítmények használatának feltételeit az általa a vasúttársaságokkal kötött keretszerződésekben határozzák meg. E keretszerződések értelmében a használati díjak összegét a DB Station & Service által megállapított árlista alapján határozzák meg.

- 22 Az ODEG egy vasúttársaság, amely rövid távú vasúti személyszállítási tevékenysége keretében a DB Station & Service infrastruktúráját használja. E két vállalkozás e célból keretmegállapodást kötött.
- 23 2005. január 1-jén a DB Station & Service új, SPS 05-nek nevezett árlistát vezetett be. Az ODEG számára ez az árlista az infrastruktúra-használati díjak emeléséhez vezetett, amelyeket e társaság ugyan megfizetett, de azok megalapozottságával nem értett egyet, mivel nem fogadta el a díjak összegét.
- 24 2009. december 10-i határozatával a Bundesnetzagentur (szövetségi hálózati ügynökség, Németország) mint hatáskörrel rendelkező szabályozó szervezet 2010. május 1-jei hatállyal érvénytelennek nyilvánította az SPS 05-öt. A DB Station & Service keresetet indított e határozattal szemben. 2010. március 23-i határozatában az Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Észak-Rajna-Vesztfália közigazgatási felsőbbírósága, Németország) úgy rendelkezett, hogy e jogorvoslat halasztó hatállyal bír. Ugyanakkor abban az időpontban, amikor a kérdést előterjesztő bíróság a jelen ügyben előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesztett elő, e bíróság még nem határozott az ügy érdemében.
- 25 Az ODEG több, a Landgericht Berlinhez (berlini regionális bíróság, Németország) benyújtott keresetével kérte a 2006 novembere és 2010 decembere között az SPS 05 alapján megfizetett díjaknak a korábban hatályos árrendszer, vagyis az SPS 99 alapján fizetendő összeget meghaladó részének visszatérítését. E kereseteknek „méltányossági okokból” helyt adtak a Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB) 315. §-a alapján, amely lehetővé teszi a bíróság számára a szerződéses egyensúly megbomlása esetén annak helyreállítását. A DB Station & Service fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Kammergericht Berlinhez (berlini regionális felsőbbíróság, Németország), amely 2015. november 30-i végzésével egyesítette a különböző ügyeket.
- 26 A kérdést előterjesztő bíróság rámutat arra, hogy a Bundesnetzagentur a 2019. október 11-i határozatával mint elfogadhatatlant elutasította több vasúttársaság keresetét, amelyekben azok az SPS 05 alapján beszedett díjak jogszerűségének utólagos vizsgálatát kérték. E határozattal szemben keresetet indítottak, amely abban az időpontban, amikor a kérdést előterjesztő bíróság a jelen ügyben előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesztett elő, még folyamatban volt a Verwaltungsgericht Köln (kölni közigazgatási bíróság, Németország) előtt.
- 27 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az előtte folyamatban lévő jogvita elbírálása az időbeli és tárgyi hatályát tekintve arra alkalmazandó 2001/14 irányelv értelmezésétől függ. Közelebbről e bíróság arra keres választ, hogy miként alakul az ezen irányelv 30. cikkében említett ellenőrző szervezetek hatásköre és a nemzeti polgári bíróságok hatásköre közötti kapcsolat az EUMSZ 102. cikk alkalmazásakor.
- 28 E bíróság e tekintetben emlékeztet arra, hogy a Bíróság a 2017. november 9-i CTL Logistics ítélet (C-489/15, EU:C:2017:834) 103. pontjában kimondta, hogy a 2001/14 irányelvvel ellentétes az, hogy a rendes bíróságok esetről esetre felülvizsgálják az infrastruktúra-használati díjak méltányos jellegét, az ezen irányelv 30. cikke alapján létrehozott szabályozó szervezet általi ellenőrzéstől függetlenül. Mindazonáltal nem biztos, hogy ezen ítélet megállapításai abban az esetben is alkalmazhatók, ha e bíróságoknak az EUMSZ 102. cikkre és a többek között az erőfölénnyel való visszaélést tiltó nemzeti versenyjogra tekintettel kell felülvizsgálniuk ugyanezen díjak jogszerűségét.

- 29 Több német bíróság úgy ítélte meg, hogy a 2017. november 9-i CTL Logistics ítéletben (C-489/15, EU:C:2017:834) kialakított elvekkkel ellentétes, hogy a visszatérítés iránti kérelmekről azt megelőzően hozzanak határozatot, hogy a hatáskörrel rendelkező szabályozó szervezet e tekintetben jogerős határozatot hozott volna. Ezzel szemben a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) a 2019. október 29-i ún. „*Trassenentgelte*” ítéletben kimondta, hogy jogszerű az EUMSZ 102. cikknek a polgári bíróságok általi alkalmazása anélkül, hogy szükség volna a szabályozó szervezet előzetes jogerős határozatára.
- 30 A kérdést előterjesztő bíróság szerint azonban jó okok szólnak a német legfelsőbb polgári bíróság által képviselt állásponttól való eltérés mellett.
- 31 Először is, a polgári bíróságok által végzett felülvizsgálat sértheti a szabályozó szervezetnek a 2017. november 9-i CTL Logistics ítéletben (C-489/15, EU:C:2017:834) hivatkozott kizárólagos hatáskörét.
- 32 Másodsor, a Bíróság ítélkezési gyakorlatából, különösen az 1974. január 30-i BRT és Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs ítéletből (127/73, EU:C:1974:6) kétségtelenül az következik, hogy a nemzeti bíróságoknak közvetlenül alkalmazniuk kell az EUMSZ 102. cikket. Mindazonáltal a Bíróság még nem határozott arról, hogy e kötelezettség milyen kapcsolatban áll a 2001/14 irányelv értelmében a díjak ellenőrzésével megbízott szabályozó szervezet hatásköreivel.
- 33 Harmadszor, noha a 2014. július 10-i Telefónica és Telefónica de España kontra Bizottság ítélet (C-295/12 P, EU:C:2014:2062) 135. pontjában a Bíróság kimondta, hogy az EUMSZ 102. cikknek az Európai Bizottság általi alkalmazása nem függ a szóban forgó intézkedéseknek a nemzeti szabályozó hatóság általi előzetes vizsgálatától, a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy e döntést az a körülmény igazolja, hogy – ellentétben e rendelkezésnek a polgári bíróságok általi alkalmazásával – a Bizottság fellépése nem jár több, esetleg eltérő határozat meghozatalának kockázatával.
- 34 Negyedszer, a 2020. szeptember 1-jei ún. „*Stationspreissystem II*” ítéletében a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság) kimondta, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkének (3) bekezdése nem teszi lehetővé a szabályozó szervezet számára, hogy a már megfizetett díjakról nyilatkozzon, még kevésbé azt, hogy azok visszatérítését rendelje el. E bíróság ebből azt a következtetést vonta le, hogy a visszaéléseknek az EUMSZ 102. cikk alapján történő felülvizsgálata nem ütközik a szabályozó szervezet hatáskörébe, mivel az e 102. cikk alapján végzett ilyen felülvizsgálat a vállalkozások múltbeli magatartása alapján *ex post* kártérítés megítélésére korlátozódik.
- 35 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy az uniós jog ezen elemzése téves. Egyrészt a 2001/14 irányelvben semmi nem támasztja alá azt az értelmezést, amely szerint a szabályozó szervezet csak a jövőre nézve határoz. Másrészt az EUMSZ 102. cikk lehetővé teszi a jogügyletek érvénytelenségét megállapító vagy valamely magatartás abbahagyását elrendelő határozatok meghozatalát. Egyébként pedig még a múltban beszedett díjak visszatérítése is a verseny torzulásához vezethet, és összeütközésbe kerülhet a 2001/14 irányelv célkitűzéseivel.

- 36 E körülmények között határozott úgy a Kammergericht Berlin (berlini regionális felsőbbíróság), hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1. Összeegyeztethető-e a [2001/14] irányelvvel – különösen annak a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségére (4. cikk), a díjmegállapítás elveire (7–12. cikk) és a szabályozó szervezet hatáskörére (30. cikk) vonatkozó rendelkezéseivel –, ha a nemzeti polgári bíróságok egyedi ügyekben és a szabályozó szervezet általi ellenőrzéstől függetlenül, az EUMSZ 102. cikk és/vagy a nemzeti kartelljog szerinti szempontok alapján felülvizsgálják a követelt díjak mértékét?
 2. Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: akkor is jogosultak és kötelesek-e a nemzeti polgári bíróságok a visszaéléseket az EUMSZ 102. cikk és/vagy a nemzeti kartelljog szerinti szempontok alapján felülvizsgálni, ha a vasúti szállítási vállalkozásoknak lehetőségük van a hatáskörrel rendelkező szabályozó szervezettől kérni a fizetett díjak megfelelő jellegének felülvizsgálatát? Kötelesek-e a nemzeti polgári bíróságok megvárni a szabályozó hatóság erről szóló határozatát, és ha a határozatot bíróság előtt megtámadják, adott esetben a határozat jogerőre emelkedését?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

Előzetes észrevételek

- 37 Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a kérdést előterjesztő bírósághoz az ODEG, egy vasúttársaság fordult a 2001/14 irányelv II. mellékletének 2. pontjában szereplő szolgáltatások, vagyis a jelen ügyben a „személypályaudvarokhoz” való hozzáférés tekintetében túlfizetett infrastruktúra-használati díjak DB Station & Service általi visszatérítése iránt.
- 38 E kérelem csupán az ODEG által már megfizetett, vagyis 2006 novembere és 2010 decembere közötti díjakra vonatkozik. Ezzel szemben e vállalkozás nem kéri azon díjak módosítását, amelyeket ezen időponttól kezdve kellett vagy kell még fizetnie.
- 39 Ezt követően első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra keres választ, hogy a nemzeti polgári bíróságok alkalmazhatják-e egyrészt az EUMSZ 102. cikket és ezzel együtt a nemzeti versenyjog vonatkozó rendelkezéseit, másrészt pedig csupán ez utóbbi rendelkezéseket.
- 40 E tekintetben először is rá kell mutatni, hogy az 1/2003 rendelet 3. cikkének (1) bekezdése értelmében, amikor a tagállami versenyhatóságok vagy a nemzeti bíróságok a nemzeti versenyjogot alkalmazzák a piacon erőfölénnyel rendelkező valamely vállalkozás olyan magatartásával megvalósuló visszaélésre, amely alkalmas lehet a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására, akkor az EUMSZ 102. cikket is alkalmazniuk kell (lásd ebben az értelemben: 2011. május 3-i Tele2 Polska ítélet, C-375/09, EU:C:2011:270, 20. pont).
- 41 A kérdést előterjesztő bíróság által az előzetes döntéshozatal iránti kérelmében szolgáltatott információk alapján úgy tűnik, hogy a jelen ügyben ez a helyzet áll fenn.

- 42 Ezzel szemben az alapjogvita leírásából egyáltalán nem tűnik ki, hogy e bíróságnak lehetősége volna vagy szándékában állna kizárólag a nemzeti versenyjognak valamely vállalkozás egyoldalú magatartását tiltó rendelkezéseit alkalmazni. Következésképpen az előterjesztő bíróság kérdésének e része hipotetikus jellegű és elfogadhatatlan.
- 43 Végül az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság értelmezési nehézségei lényegében a szabályozó szervezetnek a 2001/14 irányelv 30. cikkében meghatározott hatáskörei és a nemzeti bíróságoknak az EUMSZ 102. cikk alkalmazására vonatkozó hatáskörei közötti kapcsolatra vonatkoznak.
- 44 A fenti megfontolásokra tekintettel meg kell állapítani, hogy első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes, ha a nemzeti bíróságok – a hatáskörrel rendelkező szabályozó szervezet általi ellenőrzéstől függetlenül – az infrastruktúra-használati díjak visszatérítése iránti, az EUMSZ 102. cikkben alapuló kérelemről, ezzel egyidejűleg pedig a nemzeti versenyjogról döntenek.

Az EUMSZ 102. cikkből eredő követelmények

- 45 Emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 102. cikk a) és c) pontja olyan visszaélésszerű magatartásokra vonatkozik, mint például a tisztességtelen beszerzési vagy eladási árak, illetve egyéb tisztességtelen üzleti feltételek közvetlen vagy közvetett kikötése, valamint az üzletfelekkel szemben egyenértékű ügyletek esetén eltérő feltételek alkalmazása.
- 46 Az EUMSZ 102. cikk közvetlen hatásokat vált ki a magánszemélyek közötti jogviszonyokban, és olyan jogokat keletkeztet a jogalanyok számára, amelyeket a nemzeti bíróságoknak védelemben kell részesíteniük (lásd ebben az értelemben: 1974. január 30-i BRT és Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs ítélet, 127/73, EU:C:1974:6, 16. pont; 2019. március 28-i Cogeco Communications ítélet, C-637/17, EU:C:2019:263, 38. pont).
- 47 Az EUMSZ 102. cikk joghatásainak teljes körű kifejtését, különösen pedig az e cikkben megfogalmazott tilalom hatékony érvényesülését veszélyeztetné, ha nem követelhetné bármely személy azon kár megtérítését, amelyet valamely erőfölényben lévő vállalkozás olyan visszaélésszerű magatartása okozott neki, amely alkalmas a verseny korlátozására vagy torzítására (2019. március 28-i Cogeco Communications ítélet, C-637/17, EU:C:2019:263, 39. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 48 Így bármely személy kártérítést igényelhet az őt ért kárért, amennyiben okozati összefüggés áll fenn az említett kár és az erőfölénnyel való, az EUMSZ 102. cikk által tiltott visszaélés között (2019. március 28-i Cogeco Communications ítélet, C-637/17, EU:C:2019:263, 40. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 49 Bármely személynek az ilyen kár megtérítésének követelésére vonatkozó joga ugyanis megerősíti az uniós versenyjogi szabályok hatékonyságát, továbbá jellegénél fogva visszatartó hatású az erőfölénnyel való, a verseny korlátozására vagy torzítására alkalmas visszaélésektől, hozzájárulva ekképpen az Unión belüli hatékony verseny fenntartásához (2019. március 28-i Cogeco Communications ítélet, C-637/17, EU:C:2019:263, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

50 E megfontolások fényében kell megvizsgálni a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének hatályát és az abból az EUMSZ 102. cikk alapján az infrastruktúra-használati díjak visszatérítése iránti kérelmet elbíráló nemzeti bíróságra háruló követelményeket.

A 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének hatálya

51 Először is a 2001/14 irányelv (46) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy a vasúti infrastruktúra hatékony igazgatása, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy szabályozó szervezet létrehozását, amely ellenőrzi a közösségi szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét.

52 Ezen irányelv 30. cikke (1) bekezdésének megfelelően a tagállamok kötelesek ilyen szervezet létrehozására, amelyhez az irányelv 30. cikkének (2) bekezdése értelmében a kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat, ha úgy véli, hogy „tiszteletlen bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben volt része, vagy valamely más sérelem érte” (2017. november 9-i CTL Logistics ítélet, C-489/15, EU:C:2017:834, 56. pont).

53 Így mindenekelőtt a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2) bekezdésében előírt jogorvoslati lehetőség csak a „kérelmezők” számára áll nyitva. Ez utóbbi, az irányelv 2. cikkének b) pontjában meghatározott fogalomba többek között minden engedélyezett vasúttársaság beletartozik (lásd ebben az értelemben: 2022. február 24-i ORLEN KolTrans ítélet, C-563/20, EU:C:2022:113, 55. pont), valamint a közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró egyéb természetes vagy jogi személyek.

54 Továbbá a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének a)–f) pontjában szereplő felsorolásból kitűnik, hogy e jogorvoslati kérelem a pályahálózat-működtető, illetve adott esetben a vasúttársaságok döntésére és magatartására irányul annyiban, amennyiben azok a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkoznak, beleértve az ezen irányelv II. mellékletének 2. pontjában említett szolgáltatásokat is. Közelebbről, e 30. cikk (2) bekezdésének d) és e) pontja alapján vitathatók a díjszabási konstrukcióval, illetve a kérelmező által az infrastruktúra-használatért fizetett vagy esetlegesen fizetendő díjak mértékével vagy struktúrájával kapcsolatos döntések.

55 Végül emlékeztetni kell arra, hogy a szabályozó szervezetnek az e 30. cikk (2) bekezdése szerinti jogorvoslati kérelem elbírálására vonatkozó hatásköre kizárólagos jellegű, adott esetben az e szervezet által hozott határozatokkal szembeni keresetek elbírálására hatáskörrel rendelkező bíróságok által végzett utólagos felülvizsgálat tiszteletben tartása mellett (lásd ebben az értelemben a 2017. november 9-i CTL Logistics ítéletet, C-489/15, EU:C:2017:834, 86. pont).

56 A kérelmezők tehát kötelesek e szervezethez fordulni, amikor valamely pályahálózat-működtető vagy a 2001/14 irányelv II. mellékletének 2. pontjában említett szolgáltatásokat nyújtó vállalkozás által meghatározott infrastruktúra-használati díjából eredő összes kár megtérítését kérik.

57 Másodszor meg kell állapítani, hogy a szabályozó szervezetnek a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének hatálya alá tartozó összes jogvita elbírálására vonatkozó kizárólagos hatásköre szorosan kapcsolódik a vasúti ágazat sajátos technikai korlátaihoz.

- 58 Ugyanis, ahogyan arra az uniós jogalkotó többek között a 2001/14 irányelv (40) preambulumbekzdésében emlékeztetett, a vasúti infrastruktúra természetes monopólium. Ezen infrastruktúra korlátozott kapacitását csupán meghatározott számú vállalkozás használhatja, tiszteletben tartva az ezen infrastruktúra működtetői, vagyis az ahhoz való hozzáférés szervezéséért felelős szervezetek vagy vállalkozások által számukra kiosztott résidőket. Ez utóbbiak tehát a rendszer szerkezeténél fogva erőfölényben vannak a vasúttársaságokhoz képest.
- 59 Ebből a szempontból, ahogyan az többek között az (5) és (11) preambulumbekzdéséből kitűnik, a 2001/14 irányelv célja a vasúti infrastruktúrához való hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása. Ezen irányelv (16) preambulumbekzdése ez utóbbi tekintetben kimondja, hogy a díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek lehetővé kell tenniük a vasúti szolgáltatások tisztességes versenyét (lásd ebben az értelemben: 2017. november 9-i CTL Logistics ítélet, C-489/15, EU:C:2017:834, 36. és 37. pont).
- 60 Ahogyan az a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, a vasúti ellenőrző szervezetekre ruházott kizárólagos hatáskört ugyanezen célkitűzések igazolják (lásd ebben az értelemben: 2017. november 9-i CTL Logistics ítélet, C-489/15, EU:C:2017:834, 87. pont), amely hatáskör magában foglalja a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2), (3) és (5) bekezdésében rájuk ruházott különös jogköröket.
- 61 E jogkörök ugyanis lehetővé teszik a szabályozó szervezetek számára, hogy elérjék az említett célokat, és megfeleljenek a vasúti infrastruktúra jelen ítélet 58. pontjában hivatkozott műszaki követelményeinek.
- 62 E tekintetben a 2001/14 irányelvet hatályon kívül helyező és annak helyébe lépő 2012/34 irányelvet illetően a Bíróság kimondta, hogy a szabályozó szervezetnek az ezen irányelvben megállapított szabályok alkalmazásának felügyeletére vonatkozó hatásköre hivatalból gyakorolható, így az nem függ panasz vagy kereset benyújtásától. A Bíróság azt is pontosította, hogy a vasúti infrastruktúra hatékony működtetése, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy hatóság létrehozását, amely saját kezdeményezésére ellenőrzi az ezen irányelvben foglalt szabályok vasúti ágazat szereplői általi alkalmazását, és egyidejűleg jogorvoslati szervként is működik (lásd ebben az értelemben: 2022. május 3-i CityRail ítélet, C-453/20, EU:C:2022:341, 57. és 60. pont).
- 63 Így amennyiben a 2012/34 irányelv 55. cikke alapján létrehozott szervezethez jogorvoslati kérelmet nyújtanak be, e körülmény nem érinti ugyanezen szervezet azon hatáskörét, hogy szükség esetén hivatalból meghozza az alkalmazandó szabályozás bármely megsértésének orvoslására alkalmas intézkedéseket (lásd ebben az értelemben: 2022. május 3-i CityRail ítélet, C-453/20, EU:C:2022:341, 61. pont).
- 64 E megfontolások alkalmazandók a 2001/14 irányelvre is, amelynek 30. cikke lényegében megfelel a 2012/34 irányelv 56. cikkének, amelyet a 2022. május 3-i CityRail ítélet (C-453/20, EU:C:2022:341) 57., 60. és 61. pontja említ.
- 65 Ebből különösen az következik, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) és (3) bekezdésének megfelelően a szabályozó szervezet egyszerre jogosult jogorvoslati szervként eljárni, és egyúttal saját kezdeményezésére felügyelni az ezen irányelvben előírt szabályoknak a vasúti ágazat

szereplői általi alkalmazását. Az irányelv 30. cikke (5) bekezdésének megfelelően e szervezet hatáskörrel rendelkezik arra, hogy – adott esetben hivatalból – minden szükséges intézkedést megtegyen annak érdekében, hogy orvosolja az említett irányelv megsértését.

- 66 Ezenkívül ez utóbbi rendelkezés előírja, hogy a szabályozó 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. Ily módon a szabályozó szervezet képes biztosítani az összes érintett vállalkozás számára az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférést és a vasúti szolgáltatások nyújtása terén a tisztességes verseny fenntartását (lásd ebben az értelemben: 2017. november 9-i CTL Logistics ítélet, C-489/15, EU:C:2017:834, 94. és 96. pont).
- 67 Harmadszor, a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2) bekezdésében előírt jogorvoslat, amelyet adott esetben a szabályozó szervezet által ennek alapján hozott határozatok bírósági felülvizsgálata követ, lehetővé teszi az erőfölénnyel való visszaélést tiltó EUMSZ 102. cikk tiszteletben tartásának biztosítását.
- 68 Magából a 2001/14 irányelvnek az infrastruktúrához való, a tisztességes verseny feltételei mellett történő, hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítására irányuló céljaiból, valamint az e tekintetben a pályahálózat-működtetőkre háruló kötelezettségekből ugyanis az következik, hogy a vasúttársaságok a szabályozó szervezet előtt hivatkozhatnak az EUMSZ 102. cikk megsértésére.
- 69 A 2001/14 irányelvben előírt anyagi jogi szabályok, különösen az infrastruktúra-használati díjak meghatározására vonatkozóak, beleértve az ezen irányelv II. mellékletének 2. pontjában említett szolgáltatásokra alkalmazandó díjakat is, hozzájárulnak az EUMSZ 102. cikk célkitűzéseinek biztosításához.
- 70 Ez utóbbi tekintetben a Bíróság több alkalommal kimondta, hogy a pályahálózat-működtető, aki hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon köteles megállapítani és beszedni a díjakat, nem csupán arra köteles, hogy a hálózat minden használójára nézve egyenlő módon alkalmazza a vasútpályahálózat-használati feltételeket, hanem arra is ügyelnie kell, hogy a ténylegesen beszedett díjak megfeleljenek ezeknek a feltételeknek (2022. február 24-i ORLEN KolTrans ítélet, C-563/20, EU:C:2022:113, 53. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 71 Ezenkívül, ahogyan az a 2001/14 irányelv 9., 17. és 24. cikkéből kitűnik, a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó rendelkezések alkalmazása nem érinti a közvetlenül az EUM-Szerződésből, különösen az EUMSZ 102. cikkből eredő versenyszabályokat. Így az uniós jogalkotó azt kívánta megerősíteni, hogy a pályahálózat-működtetők kötelesek tiszteletben tartani az elsődleges uniós jog e szabályait, amikor a kapacitáselosztásról és az infrastruktúra-használati díjakról döntenek.
- 72 E megállapítás különösen érvényes a 2001/14 irányelv II. mellékletének 2. pontjában szereplő szolgáltatásokra. Ugyanis ezen irányelv 5. cikkének (1) bekezdéséből és 7. cikkének (7) bekezdéséből nemcsak az következik, hogy e szolgáltatásokat hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell nyújtani, hanem az is, hogy az alkalmazandó díjak meghatározása céljából figyelembe kell venni a vasutat jellemző versenyhelyzetet.

- 73 E körülmények között a szabályozó szervezetnek, amelynek biztosítania kell mind a pályahálózat-működtetőket, mind pedig a vasúti szolgáltatásokat nyújtó üzemeltetőket kötelezettségeinek tiszteletben tartását, valamely vasúttársaság által benyújtott jogorvoslati kérelem esetén – magának a 2001/14 irányelv 30. cikke (2) bekezdésének szövege szerint – meg kell vizsgálnia a tisztességtelen bánásmód vagy hátrányos megkülönböztetés fennállását, valamint bármely más sérelmet, ami magában foglalja mind az infrastruktúra-használati díjakra és a szolgáltatások díjaira, mind a versenyre vonatkozó kérdéseket.
- 74 Ebből következik, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2) bekezdése alapján eljáró, hatáskörrel rendelkező nemzeti szabályozó szervezet érvényesen nem állapíthatja meg az EUMSZ 102. cikk állítólagos megsértésének elbírálására vonatkozó hatásköre hiányát azzal az indokkal, hogy az AEG 14f. §-ához hasonló nemzeti jogi rendelkezés nem teszi lehetővé számára, hogy határozzon a már beszedett infrastruktúra-használati díjak jogszerűségéről.

A szabályozó szervezet és a nemzeti bíróságok előtti jogorvoslatok kapcsolata

- 75 A 2001/14 irányelv 30. cikke (5) bekezdésének második albekezdése előírja, hogy a szabályozó szervezet által hozott határozatok minden érintett félre nézve kötelezőek, azonban nem tartalmazzanak szabályokat arra vonatkozóan, hogy az EUMSZ 102. cikk alapján az infrastruktúra-használati díjak túlfizetésének visszatérítése iránti kérelem tárgyában eljáró bíróságokra nézve esetlegesen kötelező jellegűek.
- 76 Kétségtelen, hogy a 2017. november 9-i CTL Logistics ítélet (C-489/15, EU:C:2017:834) 97. pontjában a Bíróság kimondta, hogy a polgári bíróságoknak az infrastruktúra-használati díjak visszatérítésére vonatkozó, a nemzeti polgári jogi rendelkezések alapján fennálló hatásköre arra az esetre korlátozódik, amikor a nemzeti jogi rendelkezéseknek is megfelelően a díjazásnak a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó szabályozásra tekintettel jogellenes jellegét a szabályozó szervezet vagy az e szervezet határozatát felülvizsgáló bíróság előzetesen megállapította. Ezenkívül ugyanezen ítélet 84. és 86. pontjából kitűnik, hogy sértene a 2001/14 irányelv 30. cikke által a szabályozó szervezetnek biztosított kizárólagos hatáskört, ha minden nemzeti polgári bíróság felhatalmazást kapna az ezen irányelvből eredő vasúti szabályozás közvetlen alkalmazására.
- 77 Mindazonáltal az ezen ítélet alapjául szolgáló ügy, és ennél fogva a Bíróság elé terjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem egy vasúttársaság és egy pályahálózat-működtető közötti jogvitára vonatkozott, amelynek tárgya azon német polgári jogi rendelkezéseken alapuló, a vasúti díjak visszatérítése iránti kérelem volt, amelyek lényegében lehetővé tették a polgári bíróság számára, hogy *ex aequo et bono* értékelje e díjak összegét. Ezzel szemben a jelen ügyben az ODEG által benyújtott, infrastruktúra-használati díjak visszatérítése iránti kérelem elbírálásához a kérdést előterjesztő bíróságnak nem a német polgári jogot kell alkalmaznia, hanem az elsődleges uniós jog egy rendelkezését, nevezetesen az EUMSZ 102. cikket, és ezzel egyidejűleg a nemzeti versenyjog megfelelő rendelkezéseit.
- 78 Továbbá, noha az infrastruktúra-használati díjak valamely tagállamnak a 2001/14 irányelvben előírt szabályoktól idegen polgári jogi rendelkezéseire tekintettel történő felülvizsgálata jellegénél fogva összeegyeztethetetlen a vasúti szállítási ágazat műszaki követelményeivel, ezen irányelv céljaival és a szabályozó szervezet jelen ítélet 58–60. pontjában hivatkozott feladataival, nem ez a helyzet akkor, ha e díjak összegét az EUMSZ 102. cikk alapján vitatják, ahogyan az többek között a jelen ítélet 71–73. pontjából következik.

- 79 Következésképpen az EUMSZ 102. cikk teljes érvényesülésének biztosítása, és különösen annak érdekében, hogy hatékony védelmet biztosítson a kérelmezők számára a versenyjog megsértéséből eredő káros következményekkel szemben, a 2001/14 irányelv 30. cikkében a szabályozó szervezetre ruházott kizárólagos hatáskör nem akadályozhatja meg a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróságokat abban, hogy elbírálják az EUMSZ 102. cikkben alapuló, az infrastruktúra-használati díjak állítólagos túlfizetésének visszatérítése iránti kérelmeket.
- 80 Mindazonáltal ez utóbbi rendelkezéssel – tekintettel többek között a vasúti hálózat üzemeltetésének a jelen ítélet 57–66. pontjában felidézett követelményekre – egyáltalán nem ellentétes az, hogy – az alábbi megfontolásokra is figyelemmel – megőrizték a szabályozó szervezet kizárólagos hatáskörét a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2) bekezdése alapján előtte folyamatban lévő jogviták valamennyi vetületének elbírálására.
- 81 Így, ha valamely vasúttársaság az EUMSZ 102. cikk alapján az infrastruktúra-használati díjak állítólagos túlfizetésének visszatérítését kívánja elérni, a hatáskörrel rendelkező nemzeti bíróságokhoz való fordulást megelőzően a nemzeti szabályozó szervezethez kell fordulnia e díjak jogszerűségének kérdésével.
- 82 Egyébiránt a Bíróság már kimondta, hogy a jogszabályi kötelezettség releváns lehet az ágazati szabályozás hatálya alá tartozó erőfőlényben lévő vállalkozás által tanúsított, az EUMSZ 102. cikk értelmében vett visszaélészerű magatartás értékelése szempontjából (lásd ebben az értelemben: 2010. október 14-i Deutsche Telekom kontra Bizottság ítélet, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 224. pont; 2013. március 25-i Deutsche Telekom kontra Bizottság ítélet, C-152/19 P, EU:C:2021:238, 57. pont).
- 83 Így a vasúti ágazat működéséhez kapcsolódó műszaki követelményeknek való megfelelés, valamint az infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó szabályok hatékony érvényesülésének biztosítása érdekében az EUMSZ 102. cikk tiszteletben tartásának és teljes hatékonyságának biztosítása mellett az infrastruktúra-használati díjak túlfizetésének visszatérítése iránti kérelmet elbíráló nemzeti bíróságok kötelesek lojálisan együttműködni a nemzeti szabályozó szervezetekkel. Ebből következik, hogy még ha e bíróságokat nem is kötik az említett szervezetek határozatai, kötelesek azokat figyelembe venni és saját határozataikat azon ténybeli és jogi értékelésekre tekintettel megindokolni, amelyeket ugyanezen szervezetek az eléjük terjesztett jogvitára, és különösen a releváns ágazati szabályozásnak az adott ügyre történő alkalmazására vonatkozóan kifejtettek.
- 84 E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a nemzeti szabályozó szervezethez való előzetes fordulásra, valamint az e szervezet és a nemzeti bíróságok közötti jóhiszemű együttműködésre vonatkozó, a jelen ítélet 81. és 83. pontjában említett követelmények – a 2021. július 8-i Koleje Mazowieckie ítélet (C-120/20, EU:C:2021:553) alapjául szolgáló ügyben szóban forgó helyzettől eltérően, és ahogyan arra a Bíróság ezen ítélet 54. pontjában rámutatott – lehetővé teszik annak elkerülését, hogy megkérdőjeleződjön a szabályozó szervezet feladata, és ezzel együtt – abban az esetben, ha a nemzeti bíróságok az EUMSZ 102. cikk alapján járnak el –, a 2001/14 irányelv 30. cikkének hatékony érvényesülése.
- 85 Ez utóbbi rendelkezés teljes érvényesülésének biztosítása érdekében az infrastruktúra-használati díjak állítólagos túlfizetésének visszatérítése iránti kérelem tárgyában eljáró nemzeti bíróságok nem kötelesek megvárni a hatáskörrel rendelkező szabályozó szervezet határozataival szemben indított bírósági eljárások kimenetelét.

- 86 Ugyanezen megfontolások érvényesek abban az esetben is, ha valamely nemzeti bíróságnak az 1/2003 rendelet 3. cikke (1) bekezdésének megfelelően egyidejűleg kell alkalmaznia az EUMSZ 102. cikket és a nemzeti versenyjog vonatkozó rendelkezéseit.
- 87 Ezenkívül az alapügyet illetően emlékeztetni kell arra, hogy a Bundesnetzagentur a jelen ítélet 24. és 26. pontjában említett határozataival kizárólag a jövőre nézve állapította meg az alapügyben szóban forgó infrastruktúra-hozzáférési díj jogellenességét. Mindazonáltal, ahogyan az a jelen ítélet 74. pontjából következik, e szervezet, amelyhez a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2) bekezdése alapján fordultak, nem tagadhatja meg érvényesen a múltban beszedett infrastruktúra-használati díjak jogszerűségének elbírálására vonatkozó hatáskörét.
- 88 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 2001/14 irányelv 30. cikkét úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes, ha a nemzeti bíróságok az infrastruktúra-használati díjak visszatérítése iránti kérelem elbírálása érdekében az EUMSZ 102. cikket és ezzel egyidejűleg a nemzeti versenyjogot alkalmazzák, feltéve azonban, hogy a hatáskörrel rendelkező szabályozó szervezet előzetesen határozott a szóban forgó díjak jogszerűségéről. Ennek keretében a jóhiszemű együttműködés kötelezettsége terheli e bíróságokat, amelyek kötelesek az e szervezet által hozott határozatokat mérlegelési szempontként figyelembe venni, és saját határozataikat a hozzájuk benyújtott iratok összességére tekintettel megindokolni.

A második kérdésről

- 89 Az első kérdésre adott válaszra tekintettel az előterjesztett második kérdésre nem szükséges válaszolni.

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 (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

A 2007. október 23-i 2007/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról és a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 30. cikkét

úgy kell értelmezni, hogy

azzal nem ellentétes, ha a nemzeti bíróságok az infrastruktúra-használati díjak visszatérítése iránti kérelem elbírálása érdekében az EUMSZ 102. cikket és ezzel egyidejűleg a nemzeti versenyjogot alkalmazzák, feltéve azonban, hogy a hatáskörrel rendelkező szabályozó szervezet előzetesen határozott a szóban forgó díjak jogszerűségéről. Ennek keretében a jóhiszemű együttműködés kötelezettsége terheli e bíróságokat, amelyek kötelesek az e szervezet által hozott határozatokat mérlegelési szempontként figyelembe venni, és saját határozataikat a hozzájuk benyújtott iratok összességére tekintettel megindokolni.

Alíráások