Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2017. november 9.*

„Előzetes döntéshozatal – Vasúti közlekedés – 2001/14/EK irányelv – Infrastruktúra-használati díjak – Díjak megállapítása – Az infrastruktúra-használati díjak ezen irányelvvel való összhangjára ügyelő nemzeti szabályozószervezet – A vasúti pályahálózat egyik működtetője és valamely vasúttársaság között létrejött infrastruktúra-használati szerződés – A hátrányos megkülönböztetés tilalma – A díjaknak e szervezet közreműködése nélküli, az e szervezet bevonásával járó jogorvoslati eljárás mellőzésével történő visszatérítése – Méltánytalan díjak esetén a polgári bíróság számára méltányos összeg meghatározását lehetővé tevő nemzeti szabályozás”

A C-489/15. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Landgericht Berlin (berlini területi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2015. szeptember 17-én érkezett, 2015. szeptember 3-i határozatával terjesztett elő

a **CTL Logistics GmbH**

és

a **DB Netz AG** között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: J. L. da Cruz Vilaça tanácselnök, E. Levits, A. Borg Barthet, M. Berger (előadó) és F. Biltgen bírák,

főtanácsnok: P. Mengozzi,

hivatalvezető: K. Malacek tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2016. július 13-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a CTL Logistics GmbH képviseletében K.-P. Langenkamp Rechtsanwalt,

– a DB Netz AG képviseletében M. Kaufmann és T. Schmitt Rechtsanwälte,

– a német kormány képviseletében T. Henze és J. Möller, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében W. Mölls és J. Hottiaux, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

a főtanácsnok indítványának a 2016. november 24-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2004. L 220., 16. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 227. o.) módosított, a vasútiinfrastruktúra-kapacitás 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.) (a továbbiakban: 2001/14 irányelv) 4. cikke (1) és (5) bekezdésének, 6. cikke (1) bekezdésének, 8. cikke (1) bekezdésének, valamint 30. cikke (1)–(3), (5) és (6) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelem előterjesztésére a CTL Logistics GmbH és a DB Netz AG közötti, a DB Netz által kezelt pályahálózat használata keretében visszavonási és módosítási díjak visszatérítésére vonatkozó jogvitában került sor.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 2001/14 irányelv (5), (7), (11), (12), (16), (20), (32), (34), (35), (40) és (46) preambulumbekezdése az infrastruktúra-használati díj tekintetében a következőképpen állapítja meg az irányelv céljait:

„(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.

[…]

(7) A vasúti infrastruktúra hatékony használatának ösztönzése a közlekedési költségek csökkenését eredményezi a társadalom számára.

[…]

(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.

(12) A tagállamok által meghatározott kereteken belül a díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasútipályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát.

[…]

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

[…]

(20) A pályahálózat hatékonyabb kihasználása érdekében kívánatos bizonyos rugalmasságot biztosítani a pályahálózat-működtetők számára.

[…]

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

(34) A vasúti hálózatba való beruházás kívánatos, és az infrastruktúra-díjszabási rendszereknek ösztönzőket kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtetők számára, hogy azok megfelelő befektetéseket végezzenek ott, ahol az számukra gazdaságilag előnyös.

(35) Minden díjszabási rendszer gazdasági jelzéseket közvetít a felhasználók felé. Fontos, hogy ezek, a vasúttársaságoknak szóló jelzések ellentmondásmentesek legyenek, és a vasúttársaságokat észszerű döntések meghozatalára késztessék.

[…]

(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 A 2001/14 irányelv 1. cikkének (1) bekezdése előírja:

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

A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a vasúti infrastruktúra díjképzési és kapacitáselosztási rendszerei kövessék az ezen irányelvben rögzített elveket, és így lehetővé tegyék a pályahálózat-működtető számára a rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás értékesítését és lehető leghatékonyabb kihasználását.”

5 Ezen irányelvnek „A vasúthálózat használati feltételei” 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, amely e dokumentum közzétételének költségét nem meghaladó díj ellenében beszerezhető.

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

(3) A vasúthálózat-használati feltételeket naprakész állapotban kell tartani, és szükség esetén módosítani kell.

(4) A vasúthálózat-használati feltételeket legkésőbb négy hónappal az infrastruktúra-kapacitási kérelmek benyújtásának határideje előtt közzé kell tenni."

6 Az említett irányelv 4–12. cikkét tartalmazó II. fejezete az „Infrastruktúra-használati díjakra" vonatkozik.

7 Ugyanezen irányelvnek „A díjak kialakítása, megállapítása és beszedése" című 4. cikke az (1), (4) és (5) bekezdésében kimondja:

„(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 létrehoznak 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.

[…]

(4) Azon esetek kivételével, amelyekre nézve a 8. cikk (2) bekezdése külön rendelkezéseket ír elő, a pályahálózat-működtetők kötelesek biztosítani, hogy az alkalmazott díjszabási konstrukció a teljes hálózatukra vonatkozóan ugyanazokon az elveken alapuljon.

(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.

8 A 2001/14 irányelv 7–12. cikkei meghatározzák, hogy milyen díjak számíthatók fel, és azok számítási módját.

9 Ezen irányelv „Díjszámítási elvek" című 7. cikke a (3)–(5) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„(3) A (4) vagy (5) bekezdés vagy a 8. cikk sérelme nélkül a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel [helyesen: a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerült költségekkel]."

(4) Az infrastruktúra-használati díj tartalmazhat olyan díjat, amely tükrözi az infrastruktúra egy azonosítható részén a torlódási időszakokban fellépő kapacitáshiányt.

(5) Az infrastruktúra-használati díj módosítható úgy, hogy figyelembe vegye az adott vonat közlekedtetése által okozott környezeti hatások költségét. A módosítást az okozott hatás nagyságának megfelelően kell differenciálni.

A környezeti költségek felszámítása, amely növekedést eredményez a pályahálózat-működtető összbevételében, csak akkor engedélyezhető, ha ilyen díjat hasonló mértékben a konkurens szállítási módok esetében is alkalmaznak.

Ha a konkurens szállítási módok nem alkalmaznak hasonló mértékű környezetvédelmi díjat, e módosítás semmilyen átfogó változást nem idézhet elő a pályahálózat-működtető bevételében. Amennyiben hasonló mértékű környezetvédelmi díjat vezettek be a vasúti és konkurens szállítási módokra, és az többletbevételt eredményez, a bevétel felhasználási módjáról a tagállamok határoznak."

10 Az említett irányelv „Kivételek a díjszabási elvek alól" című 8. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

(1) Amennyiben a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, az optimális versenyképességnek különösen a nemzetközi vasúti áruszállítás számára való garantálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. A díjképzési rendszernek tekintetbe kell vennie a vállalkozó vasúti társaságok által elért termelékenységnövekedést.

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

(2) A jövőben megvalósítandó vagy az ezen irányelv hatálybalépését megelőző 15 éven belül elkészült egyes beruházási projektek esetében a pályahálózat-működtető a projekt hosszú távú költségei alapján magasabb díjakat állapíthat meg, illetve alkalmazhat továbbra is, amennyiben a projekt növeli a hatékonyságot és/vagy a költséghatékonyságot, és egyébként nem valósulhatna, illetve nem valósulhatott volna meg. Az ilyen díjszabás magában foglalhatja az új beruházásokkal kapcsolatos kockázatok megosztására vonatkozó megállapodásokat is."

11 Ugyanezen irányelv 9. cikkének (5) bekezdése kimondja:

„A hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményrendszereknek kell vonatkozniuk."

12 A 2001/14 irányelv „Foglalási díj" című 12. cikkének szövege a következő:

„A pályahálózat-működtetők megfelelő díjat vethetnek ki az igényelt, de fel nem használt kapacitásért. A díjnak a kapacitás hatékony kihasználására kell ösztönöznie.

A pályahálózat-működtetőnek mindig képesnek kell lennie arra, hogy tájékoztassa az érdekelt feleket a felhasználó vasúttársaságok számára kiutalt infrastruktúra-kapacitásról."

13 A 2001/14 irányelvnek az „Általános intézkedések" című IV. fejezetében található, „Szabályozószervezet" címet viselő 30. cikke szerint:

„(1) A 21. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül a tagállamok létrehoznak egy szabályozószervezetet. 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 [helyesen: pályahálózat-működtetőtől], díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől. 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 szabályozószervezethez, ha úgy véli, hogy tisztességtelen bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben volt része, vagy valamely más sérelem érte, és különösen a pályahálózat-működtető vagy adott esetben a vasúttársaság által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban:

a) a vasúthálózat-használati feltételek;

b) az abban szereplő követelmények;

c) az elosztási folyamat és eredménye;

d) a díjszabási konstrukció;

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

[…]

(3) A szabályozószervezet 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 szabályozószervezet közbelép, ha a tárgyalások várhatóan megsértik ezen irányelv rendelkezéseit.

(4) A szabályozószervezetnek joga van a pályahálózat-működtetőtől, a kérelmezőktől és bármely más érintett harmadik féltől a kérdéses tagállamban a tárggyal kapcsolatos információkat kérni, amelyeket indokolatlan késlekedés nélkül a szervezet rendelkezésére kell bocsátani.

(5) A szabályozószervezet 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.

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

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

14 A 2001/14 irányelv I. mellékletének megfelelően, amelyre az irányelv 3. cikkének (2) bekezdése hivatkozik, a vasúthálózat-használati feltételeknek különösen 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.

[…]”

A német jog

Az AEG

15 Az 1993. december 27-i Allgemeines Eisenbahngesetz (a vasútról szóló általános törvény, BGBl. 1993. I, 2378. o., a továbbiakban: AEG) az alapügy tényállásának megvalósulása időpontjában hatályos változata a 14. §-ának (4)–(6) bekezdésében előírja:

„(4) A vasútipályahálózat-működtetők a 26. § (1) bekezdésének 6. és 7. pontja alapján meghozott rendelettel összhangban állapítják meg a díjszabásaikat oly módon, hogy azok fedezzék a számukra az (1) bekezdés első mondata szerinti, a szabályzatban foglalt szolgáltatások nyújtása során felmerült költségeket, ezenfelül a piac által megengedett megtérülési arányt. Ezzel összefüggésben meghatározhatják és beszedhetik a vasút működéséhez közvetlenül kapcsolódó felárakat, és azok között különbséget tehetnek aszerint, hogy távolsági személyszállítási szolgáltatásról, rövid távú személyszállítási szolgáltatásról vagy teherszállítási szolgáltatásról van szó, valamint e szállítási szolgáltatásokon belül a szolgáltatástípusok piaci szegmense alapján, biztosítva azonban a versenyképességet, különösen az áruk nemzetközi teherfuvarozása tekintetében. Azonban a fenti második mondatban említett esetben a díjszabás valamely piaci szegmens tekintetében nem haladhatja meg a közvetlenül felmerült vasúti szállítási költségeket, melyekhez hozzáadódik a piac által megengedett megtérülési arány. A 26. § (1) bekezdésének 6. és 7. pontja szerint:

1. a díjazás számítási módját tekintve az első mondat értelmében elfogadhatók kivételek, amennyiben a költségek fedezésének kötelezettségét egyébként teljesítik, vagy

2. a szabályozószervezet a Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (a villamos energiáért, a gázért, a távközlésért, a postáért és a vasútért felelős szövetségi ügynökség) szabályozószervezettel egyetértve általános határozatban mentesíthet bármely pályahálózat-működtetőt az első mondatban megállapított követelmények betartása alól.

(5) A pályahálózat-működtetők úgy határozzák meg a létesítményekhez – ideértve a kapcsolódó szolgáltatásokhoz – való hozzáférés díjait, hogy az ne járjon az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervek versenyképességének jogellenes korlátozásával. Jogellenes korlátozást kell megállapítani különösen akkor, ha:

1. a kezelő az első mondatban említett szolgáltatások nyújtása során felmerült költségeket nem megfelelő módon meghatározó díjakat követel, vagy

2. az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult bizonyos szervek előnyben részesülnek az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult más szervekhez képest, anélkül hogy ezt megfelelő indok támasztaná alá.

(6) A hozzáférés részleteit, különösen a használat időpontja és időtartama tekintetében, valamint a fizetendő díjat és az egyéb használati feltételeket – az üzembiztonságot szolgáló rendelkezéseket is beleértve – az (1) bekezdésben hivatkozott rendelet alapján kell meghatározni az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szerv és a pályahálózat-működtető között.”

16 Az AEG-nek az alapügy tényállásának megvalósulása időpontjában hatályos változata a 14b. §-ának (1) bekezdésében kimondja:

„A szabályozószervezet köteles ügyelni az infrastruktúrához való hozzáférést szabályozó rendelkezések tiszteletben tartására, különösen az alábbiakat illetően:

1. szolgálati menetrend meghatározása, különösen a szolgálati menetrendben a menetvonal-kijelölésre vonatkozó döntés, ideértve a kötelező szolgáltatásokat;

2. a menetvonal-kijelölésre vonatkozó egyéb döntés, ideértve a kötelező szolgáltatásokat;

3. a létesítményekhez való hozzáférés, ideértve a kapcsolódó szolgáltatásokat;

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

17 Az AEG-nek az alapügy tényállásának megvalósulása időpontjában hatályos változata a 14c. §-ában kimondja:

„(1) A szabályozószervezet a vasútipályahálózat-működtető közvállalkozásokkal kapcsolatos feladatkörében eljárva elfogadhatja a megállapított jogellenesség megszüntetéséhez vagy a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó vasúti szabályozás rendelkezéseivel szembeni jövőbeni jogsértések megelőzéséhez szükséges intézkedéseket.

(2) Annak érdekében, hogy a szabályozószervezet és annak alkalmazottai számára lehetővé tegyék feladataik megfelelő ellátását, az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervek, a vasútipályahálózat-működtető közvállalkozások és az azok nevében eljáró személyek kötelesek engedélyezni számukra:

1. a rendes nyitvatartási és szolgálati időben az üzemi helyiségekbe és létesítményekbe való belépést, és

2. a könyvekbe, üzleti dokumentumokba, iratokba és egyéb dokumentumokba való betekintést, valamint azok megfelelő adathordozón való rendelkezésre bocsátását.

(3) Annak érdekében, hogy a szabályozószervezet és annak alkalmazottai számára lehetővé tegyék feladataik megfelelő ellátását, az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervek, a vasútipályahálózat-működtető közvállalkozások és az azok nevében eljáró személyek kötelesek:

1. biztosítani számukra a szükséges tájékoztatást;

2. közölni velük a szükséges tényezőket;

3. megadni számukra a szükséges segítséget.

Ez a helyzet áll fenn különösen a folyamatban lévő vagy lezárt, az infrastruktúra-használati és egyéb díjak összegével kapcsolatos tárgyalásokkal kapcsolatban. A tájékoztatásnak valós információkat kell tartalmaznia, és az információt szolgáltató személy legjobb tudomását kell tükröznie. Az információk közlésére köteles személyek megtagadhatják olyan információ közlését, amelyek őket vagy a polgári eljárásról szóló törvény 383. § (1) bekezdésének 1–3. pontjában említett személyeket szabálysértési vagy büntetőeljárásnak tennék ki.

(4) A szabályozószervezet az e törvény alapján hozott határozatát a közigazgatási intézkedések végrehajtására vonatkozó szabályok szerint hajthatja végre. A bírság legmagasabb összege 500 000 euró lehet."

18 Az AEG-nek az alapügy tényállásának megvalósulása időpontjában hatályos változata a 14d. §-ában a következőképpen rendelkezik:

„(1) A vasútipályahálózat-működtető közvállalkozások tájékoztatják a szabályozószervezetet az alábbiakról:

1. a szolgálati menetrendben a menetvonal-kijelölésre vonatkozó tervezett döntés, ideértve a kötelező szolgáltatásokat, amennyiben kérelmek elutasítására került sor;

2. a szolgálati menetrenden kívül a menetvonal-kijelölésre vonatkozó tervezett döntés, ideértve a kötelező szolgáltatásokat, amennyiben kérelmek elutasítására került sor;

3. a létesítményekhez való hozzáférést érintően tervezett döntés, ideértve a kapcsolódó szolgáltatásokat is, amennyiben kérelmek elutasítására került sor;

4. keretmegállapodás megkötésére vonatkozóan tervezett döntés;

5. az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervektől a vasúti hálózathasználati feltételek alapján alkalmazandó díjaknál magasabb díjra vonatkozó javaslat megtételére irányuló tervezett döntés;

6. a vasúti hálózathasználati feltételek vagy a létesítmények használatára vonatkozó feltételek átalakítása vagy módosítása, ideértve a díjszabási elveket és a díjak összegét.

Az első mondat 1–5. pontjában szereplő tervezett döntést indokolni kell. A pályahálózat-működtetőknek emellett bizonyítani kell, hogy díjszabásuk megfelel a 14. § (4) mellékletében szereplő rendelkezéseknek.”

19 Az AEG-nek az alapügy tényállásának megvalósulása időpontjában hatályos változata a 14e. §-ában a következőképpen rendelkezik:

„(1) A 14d. § szerinti tájékoztatás kézhezvételét követően a szabályozószervezet kifogást emelhet […]:

1. a 14d. § első mondatának 1., 3. és 5. pontja szerinti határozattervezettel szemben tíz munkanapon belül,

2. a 14d. § első mondatának 2. pontja szerinti határozattervezettel szemben egy munkanapon belül,

3. a 14d. § első mondatának 4. pontja szerinti határozattervezettel szemben négy héten belül,

4. a 14d. § első mondatának 6. pontja szerinti átalakítási vagy módosítási tervezettel szemben négy héten belül,

amennyiben a tervezett döntés sérti az infrastruktúrához való hozzáférést szabályozó rendelkezéseket.

(2) Az előírt határidő lejárta előtt:

1. az (1) bekezdés 1–3. pontja esetén a tervezett döntés nem közölhető érvényesen az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervekkel;

2. az (1) bekezdés 4. pontja esetén a vasúti hálózathasználati feltételek vagy a létesítmények használatára vonatkozó feltételek, valamint a díjszabási elvek és a díjak összege nem léphet hatályba.

(3) Amennyiben a szabályozószervezet él kifogásolási jogával, úgy

1. az (1) bekezdés 1–3. pontja esetén a szabályozószervezet útmutatásának megfelelő határozatot kell elfogadni;

2. az (1) bekezdés 4. pontjában szereplő esetben a kifogásemelés megakadályozza a vasúti hálózathasználati feltételek vagy a létesítmények használatára vonatkozó feltételek, ideértve a díjszabási elvek és a díjak összegének alkalmazását.

(4) A szabályozószervezet részben vagy egészben eltekinthet a 14d. §-ban szereplő közléstől. A szabályozószervezet e lemondást korlátozhatja bizonyos vasútipályahálózat-működtető közvállalkozásokra. Ez a helyzet áll fenn különösen akkor, ha ez nem jár a verseny torzításának kockázatával."

20 Az AEG 14f. §-a a következőképpen rendelkezik:

„(1) A szabályozószervezet hivatalból ellenőrizheti:

1. a vasúti hálózathasználati feltételeket és a létesítmények használatára vonatkozó feltételeket,

2. az infrastruktúra-használati díjak mértékét vagy struktúráját és a vasútipályahálózat-működtető vállalkozások egyéb díjainak mértékét vagy struktúráját.

A szabályozószervezet a jövőre nézve,

1. kötelezheti a pályahálózat-működtetőket 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 feltételek sértik az infrastruktúrához való hozzáférést szabályozó rendelkezéseket.

(2) A 14. § (6) bekezdése szerinti hozzáférésre vagy a 14a. § szerinti keretmegállapodásra vonatkozó megállapodás hiányában a szabályozószervezet kérelemre vagy hivatalból felülvizsgálhatja a pályahálózat-működtető határozatait. Kérelem előterjesztésére azon szervek jogosultak, amelyek számára engedélyezett az infrastruktúrához való hozzáférés, és amelyeknek sérülhet a hozzáférési joga. A kérelmeket olyan határidőn belül kell benyújtani, amelyen belül egy megállapodás megkötésére irányuló javaslat az első mondatnak megfelelően elfogadható. A felülvizsgálat többek között az alábbiakra terjedhet ki:

1. a vasúti hálózathasználati feltételek és a létesítmények használatára vonatkozó feltételek,

2. az elosztási folyamat és eredménye;

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

A szabályozószervezet felhívja a feleket arra, hogy észszerű, két hetet meg nem haladó határidőn belül terjesszenek elő minden hasznos információt. E határidő lejártától számítva a szabályozószervezet két hónapos határidőn belül nyilatkozik.

(3) Amennyiben a (2) bekezdés szerinti esetben a pályahálózat-működtető határozata sérti a kérelmező vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jogát:

1. a szabályozószervezet kötelezi a pályahálózat-működtetőt határozatának módosítására, vagy

2. a szabályozószervezet meghatározza a szerződési feltételeket, határoz a szerződés hatályáról, és semmisnek nyilvánítja az össze nem egyeztethető szerződéseket."

Az EIBV

21 A 2005. június 3-i Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó rendelet) (BGBl. 2005. I, 1566. o.) a 2009. június 3-i módosítás szerinti változatának (BGBl. 2009. I, 1235. o.) (a továbbiakban: EIBV) 4. cikke kimondja:

„(1) A vasútipályahálózat-működtető köteles meghatározni az 1. melléklet 1. pontjában szereplő szolgáltatások nyújtására vonatkozó feltételeket (vasútipályahálózat-használati feltételek) és:

1. azokat a hivatalos lapban közzétenni, vagy

2. azokat az interneten közzétenni, és megadni azon linket, ahol e feltételek megismerhetők.

Az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervek kérésére a vasútipályahálózat-működtető az előbbiek költségére közli velük a vasúti pályahálózat használati feltételeket.

(2) A vasútipályahálózat-használati feltételeknek tartalmazniuk kell legalább a 2. mellékletben és az e rendelet más rendelkezéseiben előírt adatokat, valamint a menetvonalak általános használati feltételeit. Az árjegyzék nem tartozik a vasúti pályahálózat használati feltételei közé.

[…]

(5) A vasúti pályahálózat használati feltételeit a 8. § (1) bekezdésének 2. pontjában a menetrendben a menetvonal-kijelölés iránti kérelmek előterjesztése céljából előírt határidő lejárta előtt négy hónappal kell közzétenni. A vasútipályahálózat-használati feltételek a 8. § (1) bekezdésének 2. pontjában a kérelmek előterjesztésére előírt határidő lejártakor lépnek hatályba.

(6) A vasútipályahálózat-használati feltételek minden kérelmezőre egyformán vonatkoznak. E feltételek minden résztvevőre nézve kötelezőek, az ott szereplő általános szerződési feltételek tiszteletben tartása mellett.

[…]"

22 Az EIBV 21. §-a értelmében:

„(1) A vasútipályahálózat-működtetőnek úgy kell meghatároznia a szabályzatban foglalt szolgáltatások díjait, hogy azok a teljesítményösztönző rendszer segítségével a vasúti hálózat zavarainak minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására ösztönözzék a vasúti szállítási vállalkozásokat és a pályahálózat-működtetőket. A teljesítmény függvényében történő díjszabás elvei a vasútipályahálózat-működtető vasúthálózatának egészére alkalmazandó.

(2) A használati díj magában foglalhat egy olyan díjat, amely figyelembe veszi a vonatok közlekedtetése által okozott környezeti hatások költségét, és ezzel összefüggésben különbséget kell tenni a környezetre gyakorolt hatások függvényében. Ez nem járhat a vasútipályahálózat-működtető összesített nyereségének módosításával.

(3) Az infrastruktúra-használati díj tartalmazhat olyan díjat, amely tükrözi az infrastruktúra egy meghatározott részén a torlódási időszakokban fellépő kapacitáshiányt.

(4) Amennyiben a szállítási szolgáltatás többletköltségekkel jár más szállítási szolgáltatásokhoz képest, e költségek csupán e szállítási szolgáltatást illetően vehetők figyelembe.

(5) A jelentős mértékű vagy aránytalan eltérések kiküszöbölése érdekében a (2) és (4) bekezdésben a kötelező szolgáltatásokra vonatkozóan előírt díjak a megfelelő időszakra kiterjeszthetők.

(6) Amennyiben e rendelet másként nem rendelkezik, a díjakat az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult minden szerv esetében ugyanolyan módon kell kiszámolni. A díjakat csökkenteni kell, amennyiben a vasúti pályahálózat, az irányítási és biztonsági rendszerek vagy bizonyos szakaszok azokhoz kapcsolódó áramellátó létesítményei nincsenek a szerződésben előírtaknak megfelelő állapotban.

(7) A vasútipályahálózat-működtető által beszedett összegeket a 4. § (1) bekezdésének megfelelően a 8. § (1) bekezdésének 2. pontjában előírt határidő kezdete előtt közzé kell tenni, vagy közölni kell. E díjakat az új szolgálati időtartam egésze alatt alkalmazni kell."

A BGB

23 A Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, a továbbiakban: BGB) „A szolgáltatás egyik fél általi meghatározása" című 315. §-a az (1)–(3) bekezdésében kimondja:

„(1) Amennyiben a szerződő felek egyike határozza meg a szolgáltatást, úgy kétség esetén vélelmezendő, hogy méltányos mérlegelés alapján kell elvégezni a meghatározást.

[…]

(3) Amennyiben méltányos mérlegelés alapján kell elvégezni a meghatározást, úgy a meghatározás csak akkor kötelezi a másik felet, ha méltányos. Amennyiben nem méltányos, úgy ítéletben kerül sor a meghatározásra […]"

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

24 A CTL Logistics egy vasúti szállítással foglalkozó magánvállalkozás, amely a DB Netz, egy engedéllyel rendelkező vasútipályahálózat-működtető közvállalkozás vasúti infrastruktúráját használja.

25 A DB Netz úgynevezett „infrastruktúra-használati" szerződések alapján ellenérték fejében saját vasúti infrastruktúráját bocsátja ügyfelei rendelkezésére. Az infrastruktúra-használati szerződések olyan típusszerződések, amelyek a vasúti szállító társaságok és a DB Netz közötti szerződéses viszonyokkal kapcsolatos elveket szabályozzák, és amelyek a menetvonalak használatára vonatkozó egyedi infrastruktúra-használati szerződések alapjául szolgálnak. Az infrastruktúra-használati szerződések rendelkezéseit belefoglalják minden egyes egyedi szerződésbe.

26 Az infrastruktúra-használati szerződések szerint a DB Netz vasúthálózatának használatáért a CTL Logistics menetvonaldíjat fizetett, amelyet a mindenkor érvényes menetvonaldíj-lista alapján számítottak ki. E díjszabást, amelyet menetvonaldíj-rendszernek (a továbbiakban: MDR) is neveznek, a DB Netz meghatározott időszakokra előre határozza meg, a vasúti szállítási vállalkozások közreműködése nélkül.

27 Az alapeljárás felei között nincs egyetértés bizonyos visszavonási és módosítási díjakat illetően, amelyeket a DB Netz egyoldalúan határozott meg az MDR tételeként, és amelyeket abban az esetben kellett megfizetni, ha a CTL Logistics valamely korábban lefoglalt menetvonal módosítását vagy visszavonását kívánta. 2004 és 2011 között a CTL Logistics MDR címén különböző összegeket fizetett ki, majd mégis úgy döntött, hogy azok visszatérítését kéri.

28 Ennek érdekében a CTL Logistics, anélkül hogy előzetesen a szabályozószervezethez fordult volna, keresetet indított a Landgericht Berlin (berlini területi bíróság, Németország) előtt.

29 E vállalkozás szerint ugyanis a DB Netz méltánytalanul, egyoldalúan határozta meg a visszavonási és módosítási díjakat. A BGB 315 §-a alapján e díjak DB Netz általi meghatározása érvénytelen, és a bíróság feladata megállapítani egy olyan díjat, melynek összegét méltányosan határozzák meg. Az ezt meghaladóan kifizetett díjak szerinte jogalap nélküli gazdagodásnak minősülnek, és azokat vissza kell téríteni.

30 A kérdést előterjesztő bíróság megerősíti, hogy a fellebbviteli bíróságok és a Bundesgerichtshof (szövetségi legfelsőbb bíróság, Németország) ítélkezési gyakorlata szerint a polgári bíróságok valóban jogosultak arra, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló ügyekben megvizsgálják az alperes MDR-jének méltányos voltát, és adott esetben saját, méltányos mérlegelésen alapuló határozatot hozzanak. Ezen ítélkezési gyakorlat értelmében sem az AEG-vel, sem az EIBV-vel nem összeegyeztethetetlen a BGB 315. §-án alapuló, polgári jog szerinti felülvizsgálat, mivel a vasútiinfrastruktúra-használattal összefüggő díjak meghatározása a magánautonómia körébe tartozó mozgásteret kínál, a szabályozó hatóság általi ellenőrzés ellenére.

31 Emellett az említett bíróság szerint eljárási okokból a BGB 315. §-ának és a német vasúti szabályozásnak az együttes alkalmazására van szükség. A BGB 315. §-a alapján benyújtott kereset szükségszerűen a vasúti pályahálózatot működtető vállalkozás által meghatározott díjak felülvizsgálatával, és adott esetben annak olyan összegig való csökkentésével jár együtt, amelyet méltányos értékelés alapján kell meghatározni, mégpedig visszaható hatállyal.

32 Ezzel szemben a kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli, hogy a BGB 315. §-a alapján elvégzendő, a méltányosságon alapuló felülvizsgálat és a 2001/14 irányelv rendelkezéseinek együttes alkalmazása nem fogadható el. E bíróság szerint e 315. § *de facto* szabályozási szerepet biztosít, amely nem fér össze azon elvvel, hogy az említett irányelv 30. cikke (1) bekezdésének első mondata értelmében egyetlen szabályozó hatósághoz forduljanak, amely nem veszi kellőképpen figyelembe az ezen irányelv által az infrastruktúra-használatért fizetendő díjak kiszámítása terén az ezen irányelvben előírt elveket.

33 E körülmények között a Landgericht Berlin (berlini területi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni az uniós jogi rendelkezéseket, különösen a [2001/14] irányelv 30. cikke (1) bekezdésének első mondatát, (2) bekezdését, (3) bekezdését, (5) bekezdésének első albekezdését és (6) bekezdését, hogy kizárt a pályahálózat-működtető és a kérelmező között keretmegállapodásban meghatározott vagy kikötött infrastruktúra-használati díj visszakövetelése, amennyiben azt nem a nemzeti szabályozószervezet előtt előírt eljárás és a szabályozószervezet vonatkozó határozatainak bírósági felülvizsgálatára irányuló megfelelő eljárás keretében érvényesítik?

2) Úgy kell-e értelmezni az uniós jogi rendelkezéseket, különösen a [2001/14] irányelv 30. cikke (1) bekezdésének első mondatát, (2) bekezdését, (3) bekezdését, (5) bekezdésének első albekezdését és (6) bekezdését, hogy kizárt a pályahálózat-működtető és a kérelmező között keretmegállapodásban meghatározott vagy kikötött infrastruktúra-használati díj visszakövetelése, ha azt megelőzően nem fordultak jogorvoslati kérelemmel a nemzeti szabályozószervezethez a vitatott infrastruktúra-használati díjakkal kapcsolatban?

3) Az infrastruktúra-használati díjak méltányos voltának olyan nemzeti polgári jogi jogszabályi rendelkezésen alapuló, polgári bíróság általi felülvizsgálata, amely lehetővé teszi a bíróság számára, hogy az egyik fél egyoldalú szolgáltatásmeghatározása esetén ellenőrizze e szolgáltatásmeghatározás méltányos voltát, és adott esetben méltányos mérlegelés alapján saját határozat útján végezze el a szolgáltatásmeghatározást, összeegyeztethető-e azokkal az uniós jogi rendelkezésekkel, amelyek a költségmegtérülési kötelezettséghez (a [2001/14] irányelv 6. cikkének (1) bekezdése) vagy a piac teherbíró képessége feltételeinek figyelembevételéhez (a [2001/14] irányelv 8. cikkének (1) bekezdése) hasonló, a díjszabásra vonatkozó általános előírások betartására kötelezik a pályahálózat-működtetőt?

4) A harmadik kérdésre adott igenlő válasz esetén: Figyelembe kell-e vennie a polgári bíróságnak a mérlegelés elvégzése során az infrastruktúra-használati díj megállapításának a [2001/14] irányelv szerinti követelményeit, és ha igen, melyeket?

5) Összeegyeztethető-e az uniós joggal a díjak méltányos voltának a harmadik kérdésben hivatkozott nemzeti jogszabályi rendelkezésen alapuló, polgári bíróság általi felülvizsgálata annyiban, amennyiben a polgári bíróságok a vasútipályahálózat-működtető általános díjszabási elveitől és mértékétől eltérően határozzák meg a díjat, jóllehet a vasútipályahálózat-működtető az uniós jog értelmében az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult valamennyi szervet köteles hátrányos megkülönböztetéstől mentes, egyenlő bánásmódban részesíteni (a [2001/14] irányelv 4. cikkének (5) bekezdése)?

6) Összeegyeztethető-e az uniós joggal a pályahálózat-működtető díjai méltányos voltának polgári bíróság általi felülvizsgálata abból a szempontból, hogy az uniós jog abból indul ki, hogy a szabályozószervezet feladata eldönteni a pályahálózat-működtető és az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervek közötti, a hivatkozott szervek által fizetendő infrastruktúra-használati díjakra vagy az infrastruktúra-használati díjak mértékére vagy szerkezetére vonatkozó véleménykülönbségeket (a [2001/14] irányelv 30. cikke (5) bekezdésének harmadik albekezdése), és a szabályozószervezet a különböző polgári bíróságok előtt folyamatban lévő, esetlegesen nagy számban felmerülő jogvita esetén már nem tudja biztosítani a vasúti szabályozás egységes alkalmazását (a [2001/14] irányelv 30. cikkének (3) bekezdése)?

7) Összeegyeztethető-e az uniós joggal, különösen a [2001/14] irányelv 4. cikkének (1) bekezdésével az, ha a nemzeti rendelkezések a pályahálózat-működtető valamennyi infrastruktúra-használati díjának kizárólag egyedi költségeken alapuló kiszámítását követelik meg?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első, második, ötödik és hatodik kérdésről

34 Együttesen vizsgálandó első, második, ötödik és hatodik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keres választ, hogy a 2001/14 irányelv rendelkezéseit, különösen annak 4. cikkének (5) bekezdését és 30. cikkének (1), (3), (5) és (6) bekezdéseit úgy kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétes az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás alkalmazása, amely a rendes bíróságok általi, esetről esetre történő felülvizsgálatot tesz lehetővé a vasútiinfrastruktúra-használati díjak méltányos jellege tekintetében, adott esetben annak lehetőségével, hogy módosítsák e díjak összegét, függetlenül az ezen irányelv 30. cikkében szereplő szabályozószervezet általi ellenőrzéstől.

35 Mindenekelőtt, e kérdés megválaszolása érdekében emlékeztetni kell az 2001/14 irányelv által a vasútiinfrastruktúra-használati díjak tekintetében követett célkitűzésekre, valamint az abban meghatározott elvekre és anyagi, valamint eljárási követelményekre.

A 2001/14 irányelv által elérni kívánt célok

36 A 2001/14 irányelv által elérni kívánt célok között szerepel többek között az infrastruktúrához való, hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítása, ahogyan az többek között ezen irányelv (5) és (11) preambulumbekezdéséből kitűnik (lásd ebben az értelemben: 2013. február 28-i Bizottság kontra Magyarország ítélet, C-473/10, EU:C:2013:113, 47. pont; 2013. április 18-i Bizottság kontra Franciaország ítélet, C-625/10, EU:C:2013:243, 49. pont).

37 Emellett az irányelv a tisztességes verseny biztosítására is irányul. Ezen irányelv (16) preambulumbekezdése e tekintetben kimondja, hogy a díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek lehetővé kell tenniük a vasúti szolgáltatások tisztességes versenyét.

38 A 2001/14 irányelvvel létrehozott díjszabási rendszer irányítási eszközként egy másik cél elérésére is irányul, mégpedig a pályahálózat-működtető függetlenségének biztosítására (lásd ebben az értelemben: 2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-483/10, EU:C:2013:114, 44. pont; 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélet, C-556/10, EU:C:2013:116, 82. pont).

39 Másfelől az említett irányelv (12) preambulumbekezdése értelmében a vasúti infrastruktúra hatékony használatának biztosításában álló cél megvalósítása érdekében az említett rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasútipályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát (lásd ebben az értelemben: 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélet, C-556/10, EU:C:2013:116, 82. pont).

40 Ugyanezen cél megvalósítása érdekében a 2001/14 irányelv (20) preambulumbekezdése szerint kívánatos bizonyos rugalmasságot biztosítani a pályahálózat-működtetők számára (lásd ebben az értelemben: 2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-483/10, EU:C:2013:114, 44. pont; 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélet, C-556/10, EU:C:2013:116, 82. pont).

41 Ugyanígy ezen irányelv (34) preambulumbekezdése kimondja, hogy a vasúti hálózatba való beruházás kívánatos, és hogy a díjszabási rendszereknek ösztönzőket kell biztosítaniuk a pályahálózat-működtetők számára, hogy azok megfelelő befektetéseket végezzenek ott, ahol az számukra gazdaságilag előnyös. Márpedig a pályahálózat-működtetők nem ösztönözhetők az infrastruktúrába való beruházásra, ha a díjszabási rendszerrel összefüggésben nem rendelkeznek bizonyos mozgástérrel (2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-483/10, EU:C:2013:114, 45. pont).

42 Végül, mivel a vasúti infrastruktúra monopólium, az említett irányelv (40) preambulumbekezdése kimondja, hogy ezért a pályahálózat-működtetők számára költségcsökkentést és az infrastruktúra hatékony igazgatását lehetővé tevő ösztönzőket kell biztosítani.

43 A vasúti infrastruktúra ilyen hatékony igazgatása, valamint annak tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata ugyanezen irányelv (46) preambulumbekezdése szerint megköveteli egy szabályozószervezet létrehozását, amely ellenőrzi az uniós jog releváns szabályainak alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét.

A 2001/14 irányelvben megfogalmazott anyagi jogi elvek

44 A 2001/14 irányelv 1. cikke (1) bekezdése második albekezdésének megfelelően annak érdekében, hogy lehetővé tegyék a pályahálózat-működtető számára a rendelkezésre álló infrastruktúra-kapacitás értékesítését és lehető leghatékonyabb kihasználását, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a vasúti infrastruktúra díjszabási és kapacitáselosztási rendszerei kövessék az ezen irányelvben rögzített elveket.

45 E tekintetben, mivel a vasúti szolgáltatásnyújtás ágazatában a tisztességes verseny előfeltétele a vasúti vállalkozásokkal szembeni egyenlő bánásmód, az említett irányelv 4. cikkének (5) bekezdése értelmében a pályahálózat-működtető feladata annak biztosítása, 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.

46 Emlékeztetni kell arra, hogy e rendelkezés az ugyanezen irányelv (11) preambulumbekezdésében kimondott azon elvet ülteti át a gyakorlatba, amely szerint a díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek minden vállalkozás számára lehetővé kell tenniük az egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést, és a lehető legnagyobb mértékben, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon kell teljesíteniük minden felhasználó és közlekedéstípus igényeit.

47 Következésképpen ezen elv, amely a 2001/14 irányelv (11) preambulumbekezdéséből és 9. cikkének (5) bekezdéséből ered – mely utóbbi rendelkezés kimondja, hogy a hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményrendszereknek kell vonatkozniuk –, az infrastruktúra használatért fizetett díjak megállapításának és beszedésének központi kritériumát képezi.

48 Az így követett cél biztosítása és az átláthatóság érdekében a 2001/14 irányelv 3. cikke, amely ezen irányelv (5) preambulumbekezdésének tartalmát ismétli meg, előírja a pályahálózat-működtető számára, hogy készítse el és tegye közzé a vasúthálózat-használati feltételeket, a 2001/14 irányelv I. mellékletének megfelelően jelezve többek között a díjszabási elveket és a díjak mértékét.

49 Ugyancsak a vasútiinfrastruktúra-használati díjak megállapításával és beszedésével összefüggésben a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdése előírja, hogy az infrastruktúra használatáért fizetendő díj megállapítása és a díj beszedése a pályahálózat-működtető feladata, aki köteles ügyelni arra, hogy egyforma elveket alkalmazzanak, ahogyan azt többek között az említett irányelv 4. cikke (4) és (5) bekezdése előírja (lásd ebben az értelemben: 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélet, C-556/10, EU:C:2013:116, 84. pont; 2013. október 3-i Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-369/11, EU:C:2013:636, 41. pont).

50 Ennélfogva a pályahálózat-működtető, aki hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon állapítja meg és szedi be a díjakat, nem csupán arra köteles, hogy e hálózat minden használójára nézve egyenlő módon alkalmazza a vasútipályahálózat-használati feltételeket, hanem arra is ügyelnie kell, hogy a ténylegesen beszedett díjak megfeleljenek e használati feltételeknek.

51 A hátrányos megkülönböztetésnek a 2001/14 irányelvben előírt, fentebb bemutatott tilalma az ezen irányelv által a vasútiinfrastruktúra-használati díjak megállapítása és beszedése tekintetében biztosított mérlegelési mozgástér velejárója. A tagállamok számára a 2001/14 irányelv 7. és azt követő cikkei rendelkezéseinek átültetése és alkalmazása terén biztosított mérlegelési jogkörön kívül ezen irányelv 4. cikke (1) bekezdésének második albekezdése azt is előírja e tekintetben, hogy a díjak kiszámítása a pályahálózat-működtető feladata, aki számára ebből következően bizonyos mérlegelési jogkört biztosítanak.

52 Ezzel összefüggésben a 2001/14 irányelv 12. cikkének megfelelően abban az esetben, ha az említett pályahálózat-működtető, aki nem köteles visszavonási díjakat beszedni, mégis úgy határoz, hogy beszedi azokat, akkor e díjaknak a kapacitás hatékony kihasználására kell ösztönöznie, feltéve hogy azokat az említett irányelv 1. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében kimondott elvvel összhangban határozták meg, és alkalmasak erre.

53 A 2001/14 irányelv (7) preambulumbekezdése ugyanebbe az irányba mutat, kimondva, hogy a vasúti infrastruktúra hatékony használatának ösztönzése a közlekedési költségek csökkenését eredményezi a társadalom számára.

54 Végül rá kell mutatni, hogy ezen irányelv (35) preambulumbekezdése szerint minden díjszabási rendszer gazdasági jelzéseket közvetít a felhasználók felé, és fontos, hogy e jelzések ellentmondásmentesek legyenek, és a felhasználókat észszerű döntések meghozatalára késztessék. Ebből az következik, hogy ezen ösztönzések csak akkor járhatnak a kívánt hatással, ha a pályahálózat-működtetőnek ténylegesen lehetősége van üzleti magatartását a piaci feltételekhez igazítani. Következésképpen a 2001/14 irányelv bizonyos mérlegelési jogkört biztosít a pályahálózat-működtető számára annak érdekében, hogy az megvalósíthassa az ezen irányelvben kitűzött célokat. E célkitűzések figyelembevétele jelenik meg a különféle díjak, különösen a lefoglalt, de fel nem használt kapacitás címén beszedett díjak egyforma meghatározásában és ellenőrzésében.

A 2001/14 irányelvben megfogalmazott eljárásjogi elvek

55 Ami a szabályozószervezetet illeti, a 2001/14 irányelv (46) preambulumbekezdése kimondja, hogy a vasúti infrastruktúra hatékony igazgatása, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy szabályozószervezet létrehozását, amely ellenőrzi az uniós jog e szabályainak alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét.

56 Ennélfogva ezen irányelv 30. cikke (1) bekezdésének megfelelően a tagállamok kötelesek ilyen szervezet létrehozására, amelyhez az említett irányelv 30. cikke (2) bekezdése értelmében a kérelmező jogorvoslati kérelemmel fordulhat, ha úgy véli, hogy „tisztességtelen bánásmódban vagy hátrányos megkülönböztetésben volt része, vagy valamely más sérelem érte". Az ezzel kapcsolatban indított kereset ez utóbbi rendelkezés szerint többek között a pályahálózat-működtetőnek a díjszabási konstrukcióval, illetve a pályázó által fizetendő díjak mértékével vagy struktúrájával kapcsolatos határozataira vonatkozik, mivel a szabályozószervezet a 2001/14 irányelv 30. cikkének (5) bekezdése értelmében köteles legfeljebb két hónapon belül bármely panasszal kapcsolatban határozatot hozni, és megtenni a helyzet orvoslásához szükséges intézkedéseket.

57 Ebből következik, hogy a valamely konkrét esetben alkalmazandó díjak értékelése mellett e szervezet köteles ügyelni arra, hogy a díjak összessége mint a díjszabási rendszer elemei összhangban legyenek az említett irányelvvel.

58 A díjak hátrányos megkülönböztetéstől mentes jellegére ügyelő szabályozószervezet által végzett központosított felügyelet következésképpen azon elvnek felel meg, amely szerint az említett díjak pályahálózat-működtető általi központi meghatározása a hátrányos megkülönböztetés tilalmának tiszteletben tartása mellett történik.

59 Ebbe a megközelítésbe illeszkednek a szabályozószervezet által hozott határozatok hatályára, valamint az általa végzett ellenőrzés terjedelmére vonatkozó rendelkezések.

60 Ebben az értelemben a 2001/14 irányelv 30. cikke (3) bekezdésének első mondata kimondja, hogy a szabályozószervezet biztosítja, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek az ezen irányelv II. fejezete rendelkezéseinek, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek. Másfelől az említett irányelv 30. cikke (3) bekezdésének második mondata kimondja, hogy a kérelmezők és a pályahálózat-működtető közötti tárgyalások az infrastruktúra-használati díjak mértékéről csak akkor engedélyezhetők, ha ezekre a szabályozószervezet felügyelete alatt kerül sor, amely azonnal közbelép, ha a tárgyalások várhatóan megsértik ugyanezen irányelv rendelkezéseit.

61 A 2001/14 irányelv 30. cikke (5) bekezdésének második albekezdése értelmében a szabályozószervezet határozatai minden félre nézve kötelezőek, vagyis *erga omnes* hatályuk van.

62 A 2001/14 irányelv 30. cikke (6) bekezdésének megfelelően ki kell alakítani e határozatok bírósági felülvizsgálatának lehetőségét.

63 Ezen elvekre tekintettel kell megválaszolni a kérdést előterjesztő bíróság által feltett, a jelen ítélet 34. pontjában újrafogalmazott első, második, ötödik és hatodik kérdést.

A BGB 315. § cikkének a kérdést előterjesztő bíróság által értelmezett rendelkezései

64 Ami a BGB 315. §-t illeti, az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy a német polgári jog e rendelkezése kimondja, hogy ha valamely jogszabályi rendelkezés vagy szerződéses kikötés az olyan fél számára, mint amilyen a pályahálózat-működtető, jogot biztosít arra, hogy egyoldalúan meghatározza a szerződés alapján nyújtandó szolgáltatást, akkor e jogot kétség esetén a méltányosságnak megfelelően kell gyakorolni. A méltányosság tiszteletben tartását a polgári bíróságok ellenőrizhetik, melyek a szolgáltatás méltánytalan módon történő meghatározásának megállapítása esetén azt diszkrecionális jelleggel elfogadott méltányos bírósági határozattal helyettesíthetik. A BGB 315. §-ának célja ennélfogva az, hogy egyedi esetekben korrigálja a szolgáltatásnak a szerződés tárgyához képest túlzott vagy aránytalan jellegét.

65 A kérdést előterjesztő bíróság emellett megállapítja, hogy a német polgári bíróságok ítélkezési gyakorlata szerint a DB Netz infrastruktúrájának használatára vonatkozó szerződéseknek a menetvonalak díjszabásával kapcsolatos kikötései egyrészt a szerződéses eredetű szolgáltatás meghatározásának jogát írják elő, másrészt azt, hogy az árjegyzék kialakítására vonatkozó jogszabályi kötelezettség a jogszabályi eredetű szolgáltatás meghatározásának jogát fejezi ki. E bíróságok ebből arra következtetnek, hogy a BGB 315. §-ának (3) bekezdése alapján hatáskörük van a díjazás ellenőrzésére és adott esetben méltányosan elvégzett értékelés alapján saját határozatuk meghozatalára.

66 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a német bíróságok úgy értelmezik a német vasúti szabályozást, vagyis az AEG-nek és az EIBV-nek a 2001/14 irányelvet átültető rendelkezéseit, hogy azokkal nem összeegyeztethetetlen a BGB 315. §-án alapuló, a polgári jogra tekintettel történő felülvizsgálat. Az ilyen felülvizsgálat azért nem kizárt, mivel a magánautonómia elve alapján a pályahálózat-működtetőt a vasútiinfrastruktúra-használattal összefüggő díjak meghatározása terén a szabályozószervezet általi ellenőrzés ellenére mozgástér illeti meg.

67 Ezen ítélkezési gyakorlat értelmében eljárásjogi okok is igazolják a BGB 315. §-ának és a német vasúti szabályozásnak az együttes alkalmazását. A vasúti szállítási vállalkozás e cikk alapján minden további feltétel nélkül keresetet indíthat a méltányos díj bíróság általi meghatározása iránt. Az ilyen kereset szükségszerűen a pályahálózat-működtető által meghatározott díj felülvizsgálatával és adott esetben a méltányosság értékelése címén a díj összegének csökkentésével járna, mégpedig visszaható hatállyal, noha az ilyen hatály bizonytalan volna a szabályozószervezet által hozott döntéseket illetően.

68 Végül az említett bíróság szerint a BGB 315. §-át akár akkor is lehetne alkalmazni, ha a díjakat általános tarifaként határozzák meg, mivel a vasúti pályahálózatot működtető vállalkozás és a vasúti szállítási vállalkozás közötti jogviszonyt a polgári jog tekintetében az EAG 14. §-ának (6) bekezdése szabályozza.

A Bíróság válasza

69 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság rendelkezésére álló iratokból kitűnik, hogy a méltányosságon alapuló, a nemzeti polgári bíróságok által a BGB 315. §-ának (3) bekezdése alapján gyakorolt felülvizsgálat általános polgári jogi, pontosabban a szerződések jogára vonatkozó eszköznek minősül, amely nincs közvetlen kapcsolatban a pályahálózat-működtetők által beszedett díjak 2001/14 irányelvben előírt ellenőrzésével. Következésképpen e rendelkezés a méltányos viszony egyes esetekben történő kialakítására irányul.

70 Márpedig meg kell állapítani először is, hogy a méltányosság egyedi esetekben történő értékelése összeegyeztethetetlen a 2001/14 irányelv 4. cikkének (5) bekezdésében és (11) preambulumbekezdésében megfogalmazott hátrányos megkülönböztetés tilalmával, ahogyan az a jelen ítélet 45–54. pontjában szerepel.

71 E tekintetben az iratokból kitűnik, hogy a nemzeti polgári bíróságok ítélkezési gyakorlata azon elvből indul ki, hogy a BGB 315. §-a „önálló alkalmazási körrel" rendelkezik, amely a vasúti szabályozás alkalmazási körével párhuzamosan létezik, következésképpen ellenőrizni kell, hogy a díjak meghatározására vonatkozó nemzeti szabályozásban számára elismert mozgástér keretein belül a pályahálózat-működtető szintén megfelelő módon számításba vette-e a felperes vasúti szállítási vállalkozás azon érdekeit, amelyek túlmennek a hálózathoz való hozzáférés feltételei hátrányos megkülönböztetéstől mentes jellegének tiszteletben tartásán.

72 Márpedig e tekintetben meg kell állapítani, hogy ezen ítélkezési gyakorlat a szolgáltatások egyenértékűségére vonatkozó olyan anyagi jogi szempontok alkalmazásához vezet, amelyeket a 2001/14 irányelv releváns rendelkezései nem írtak elő.

73 A BGB 315. §-a alapján a polgári bíróság által a méltányosságon alapuló ellenőrzés keretében alkalmazott e szempontok veszélyeztetik a 2001/14 irányelvben kitűzött célok elérését, mivel az említett ítélkezési gyakorlatban nincsenek elismert, egységes szempontok, ugyanis azokat esetről esetre alkalmazzák a jogvitában részt vevő felek érdekeire és a szerződés tárgyára tekintettel.

74 A BGB 315. §-ának alkalmazása, mivel kizárólag az egyedi szerződés gazdasági észszerűségét emeli ki, figyelmen kívül hagyja azt a tényt, hogy kizárólag azonos szempontokon alapuló díjszabás garantálhatja, hogy a díjszabási politika minden vasúti vállalkozásra egyforma módon vonatkozzon.

75 Egyrészt valamely szerződés tekintetében a méltányosságnak a BGB 315. §-on alapuló értékelése, másrészt a 2001/14 irányelvből eredő vasúti szabályozás eltérő megközelítést alkalmaznak, és ezek ugyanazon szerződésre való alkalmazása ellentmondásos eredményre vezethet.

76 Ennélfogva a méltányossági elv német bíróságok általi alkalmazása ellentétes a 2001/14 irányelvben megjelenő elvekkel, különösen a vasúti szállítási vállalkozásokkal szembeni egyenlő bánásmód elvével.

77 Másodsorban emlékeztetni kell arra, hogy a 2001/14 irányelv 4. cikkének (1) bekezdése értelmében a tagállamoknak létre kell hozniuk egy díjszabási rendszert. A pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségének a tiszteletben tartása mellett különös díjszabási szabályokat is megállapíthatnak. E rendelkezés értelmében ezen utóbbi feladata egyrészről az infrastruktúra használatáért fizetendő díj megállapítása, másrészről pedig annak beszedése (lásd különösen: 2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-483/10, EU:C:2013:114, 39. pont; 2013. október 3-i Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-369/11, EU:C:2013:636, 41. pont).

78 E rendelkezés tehát hatáskörmegosztást hoz létre a tagállamok és a pályahálózat-működtető között a díjszabási rendszerek tekintetében. A tagállamok feladata ugyanis a díjszabási rendszer megállapítása, míg a pályahálózat-működtetőé a díj megállapítása és annak beszedése (2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-483/10, EU:C:2013:114, 41. pont; 2013. július 11-i Bizottság kontra Cseh Köztársaság ítélet, C-545/10, EU:C:2013:509, 34. pont; 2013. október 3-i Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-369/11, EU:C:2013:636, 42. pont).

79 Annak érdekében, hogy biztosított legyen a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségére irányuló cél, a pályahálózat-működtetőnek a tagállamok által meghatározott díjszabási rendszer keretében bizonyos mozgástérrel kell rendelkeznie a díjak összegének meghatározása tekintetében oly módon, hogy lehetővé váljon számára annak üzemeltetési eszközként történő használata (2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-483/10, EU:C:2013:114, 44. és 49. pont; 2013. július 11-i Bizottság kontra Cseh Köztársaság ítélet, C-545/10, EU:C:2013:509, 35. pont).

80 Ily módon a 2001/14 irányelv (12) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a tagállamok által meghatározott kereteken belül a díjszabási és a kapacitáselosztás rendszereknek arra kell ösztönözniük a vasútipályahálózat-működtetőket, hogy optimalizálják infrastruktúrájuk használatát (2013. február 28-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-483/10, EU:C:2013:114, 44. pont).

81 Márpedig, igaz ugyan, hogy e pályahálózat-működtetők főszabály szerint kiszámíthatják a díjak összegét egy olyan díjszabási rendszer segítségével, amely minden vasúti vállalkozásra vonatkozik, de az ilyen rendszerből eredő optimalizációt nem tudják elérni, ha folyamatosan annak kockázata fenyegeti őket, hogy valamely polgári bíróság a BGB 315. §-a alapján méltányossági alapon rögzíti az eljárásban részt vevő vasúti vállalkozásra alkalmazandó díjat, mivel e díj említett bíróság általi rögzítése a 2001/14 irányelv célkitűzéseivel összeegyeztethetetlen mértékben korlátozza a pályahálózat-működtető mozgásterét (lásd ebben az értelemben: 2013. október 3-i Bizottság kontra Olaszország ítélet, C-369/11, EU:C:2013:636, 43. pont).

82 Ezzel összefüggésben meg kell jegyezni, hogy ezen irányelv 8. cikke (2) bekezdésének megfelelően annak érdekében, hogy a vasútipályahálózat-működtetőket infrastruktúrájuk használatának optimalizálására ösztönözzék, ez utóbbi számára lehetőséget kell arra biztosítani, hogy a bizonyos speciális projektek hosszú távú költségei alapján magasabb díjakat állapítson meg, illetve alkalmazzon továbbra is (2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélet, C-556/10, EU:C:2013:116, 83. pont).

83 Így azt kell megállapítani, hogy a díjaknak a méltányosságon alapuló felülvizsgálata, és adott esetben egy határozatnak a BGB 315. §-ának (3) bekezdése alapján történő, méltányos mérlegelést követő meghozatala ellentétes a 2001/14 irányelv 4. cikke (1) bekezdése által követett célokkal.

84 Harmadsorban meg kell állapítani, hogy az anyagi jogi értékelési szempontoknak a BGB 315. §-a alapján történő alkalmazása vagy összeegyeztethetetlen a többek között a 2001/14 irányelv 4., 7. és 8. cikkében előírt értékelési szempontokkal, vagy – feltéve, hogy e követelmények összhangban vannak az irányelv által meghatározott követelményekkel – oda vezetne, hogy a polgári bíróságok közvetlenül a vasúti szabályozást alkalmazzák, következésképpen beavatkoznak a szabályozószervezet hatáskörébe.

85 E tekintetben rá kell mutatni, hogy az infrastruktúra-használati díjnak a hátrányos megkülönböztetés elve tiszteletben tartására kötelezett pályahálózat-működtető általi meghatározása elvének a szabályozószervezet általi felülvizsgálat felel meg, amely szervezet pedig a maga részéről a díjak hátrányos megkülönböztetéstől mentes jellegére köteles ügyelni.

86 Így amikor a vasútiinfrastruktúra-használati díjakkal kapcsolatos jogvitában eljáró nemzeti polgári bíróságok a BGB 315. §-ában előírt, méltányosságon alapuló felülvizsgálat keretében az AEG-ből és az EIBV-ből eredő ágazati jogszabályok rendelkezéseit alkalmazzák a díjazás kiszámításának módjára és a díjak összegére, akkor a 2001/14 irányelvből eredő vasúti szabályozás nem csupán a hatáskörrel rendelkező szabályozószervezet értékelésének, majd az e szervezet által hozott határozatokkal szemben indított keresetek elbírálását végző bíróság *ex post* felülvizsgálatának van alávetve, hanem azt minden eljáró nemzeti polgári bíróság is alkalmazza és pontosítja, méghozzá a szabályozószervezet számára a 2001/14 irányelv 30. cikkében biztosított kizárólagos hatáskör megsértésével.

87 Következésképpen a független polgári bíróságok különböző, adott esetben a magasabb fokú bíróságok által nem harmonizált határozatai váltják fel a hatáskörrel rendelkező szervezet által végzett felülvizsgálat egységességét – adott esetben az e szervezet által hozott határozatokkal szembeni keresetek elbírálására hatáskörrel rendelkező bíróságok, vagyis a jelen ügyben a közigazgatási bíróságok által végzett utólagos felülvizsgálat tiszteletben tartása mellett – ahogyan azt a 2001/14 irányelv 30. cikke is előírja. Ebből két, össze nem hangolt döntéshozatali eljárás halmozódása következik, ami nyilvánvalóan ellentétes a 2001/14 irányelv 30. cikke által követett céllal.

88 Negyedsorban a kérdést előterjesztő bíróság helyesen hangsúlyozza, hogy milyen, gyakorlatilag áthidalhatatlan nehézséget jelent a polgári bíróságok által hozott különböző egyedi bírósági határozatoknak egy hátrányos megkülönböztetéstől mentes rendszerbe való beillesztése, miközben a szabályozószervezet is arra törekszik, hogy választ adjon e döntésekre.

89 Egyrészt ebből legalábbis valamely legfelsőbb bíróság beavatkozásáig hátrányos megkülönböztetés következik aszerint, hogy a vasúti vállalkozások polgári bírósághoz fordultak-e, vagy sem, és az e bíróság által hozott határozat tartalmától függően, nyilvánvalóan megsértve a 2001/14 irányelv 4. cikkének (5) bekezdését.

90 Másodszor a Bíróság rendelkezésére álló iratokból kitűnik, hogy a BGB 315. §-án alapuló méltányossági felülvizsgálat a vasúti vállalkozások közötti esetleges hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében magában foglalja valamely díjnak a pályahálózat-működtető általi tényleges kiigazítását és annak az összes vasúti vállalkozásra történő alkalmazását, azt követően, hogy a polgári bíróság egyetlen vállalkozás kérésére határozatával módosította e díjat.

91 Márpedig a 2001/14 irányelv rendelkezései a szabályozószervezet tekintetében nem írnak elő semmilyen ilyen jellegű kötelezettséget.

92 Emellett azon érv, amely szerint e módszer lehetővé tenné olyan megoldás elérését, amely biztosítja a vasúti vállalkozásokkal való hátrányos megkülönböztetéstől mentes bánásmódot, azon feltevésen alapul, amely szerint a szabályozószervezetnek csupán a polgári bíróságok által a BGB 315. §-a alapján már meghozott egyedi határozatokra kellene reagálnia. Márpedig e feltételezés nyilvánvalóan ellentétes a szabályozószervezetre a 2001/14 irányelv 30. cikkének (2) és (5) bekezdésében ruházott feladattal.

93 Végül az említett feltételezés sértené a pályahálózat-működtetők függetlenségét, mivel valamely polgári bíróság határozatára válaszul kötelesek az egyedi esetek vizsgálatából eredő átalányosított „méltányos” díjakkal foglalkozni, ami ellentmondásban van a 2001/14 irányelvben e pályahálózat-működtetőkre bízott feladatokkal.

94 Ezzel összefüggésben ötödsorban meg kell állapítani, hogy ezzel nem tartanák tiszteletben a szabályozószervezet által hozott határozatok minden érintett félre kötelező jellegét, amely a 2001/14 irányelv 30. cikke (5) bekezdésének második albekezdéséből ered. Ugyanis e rendelkezésből az következik, hogy a szabályozószervezet határozatai, melyeket adott esetben bírósági felülvizsgálatnak vetnek alá, joghatásokat váltanak ki a vasúti ágazat minden érintett fele számára, legyen az szállítási vállalkozás vagy pályahálózat-működtető. Ezen elvvel ellentétes volna, ha a polgári bíróságok által hozott, adott esetben a díjak kiszámítására vonatkozó szabályozásban rögzített szempontokon alapuló ítéletek joghatása csupán az e bíróság előtti jogvitában részes felekre korlátozódna.

95 Így az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult azon szerv, amely keresetet indít a pályahálózat-működtető ellen annak érdekében, hogy a méltánytalannak tekintett díjazás egy részét visszatérítsék neki, szükségszerűen előnybe kerülne az ilyen keresetet nem indító versenytársaihoz képest. Márpedig az eljáró polgári bíróságnak a szabályozószervezettől eltérően nincs lehetősége arra, hogy a jogvitát kiterjessze más infrastruktúra-használati szerződésekre, vagy olyan ítéletet hozzon, amely az ágazat egészére alkalmazandó.

96 E helyzet nem csupán a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó szabályozásból eredő azon elvet kérdőjelezné meg, amely szerint a hozott határozatok az összes érintett félre nézve kötelezőek, és szükségszerűen egyenlőtlen bánásmódot eredményezne az infrastruktúrához való hozzáférésre jogosult szervekkel szemben, hanem sértené a vasúti szolgáltatásnyújtás ágazatában a tisztességes verseny biztosítására vonatkozó célkitűzést is.

97 Következésképpen 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 a szabályozószervezet vagy az e szervezet határozatát felülvizsgáló bíróság előzetesen megállapította, és annyiban, amennyiben e visszatérítés iránti kérelem inkább a nemzeti bíróságok előtti kereset tárgyát képezheti, mint az e szabályozásban előírt keresetét.

98 Hatodsorban a Bíróság rendelkezésére álló iratokból kitűnik, hogy a polgári eljárásban, következésképpen a BGB 315. §-a alapján indult eljárásban nem kizárt a peren kívüli egyezség. Márpedig azon előfeltevés, hogy a BGB 315. §-a „önálló alkalmazási körrel" rendelkezik, a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó szabályozással párhuzamosan, magában foglalja, hogy a peren kívüli egyezségre vonatkozó tárgyalásokra a szabályozószervezet távollétében kerüljön sor, amely ezen eljárásban nem részes fél.

99 Márpedig a szabályozószervezet ilyen kizárása ellentétes a 2001/14 irányelv 30. cikke (3) bekezdése második és harmadik mondatának szövegével és céljával, amely rendelkezések előírják egyrészt, hogy a kérelmezők és a pályahálózat-működtető közötti tárgyalások az infrastruktúra-használati díjak mértékéről csak akkor engedélyezhetők, ha ezekre a szabályozószervezet felügyelete alatt kerül sor, másrészt azt, hogy a szabályozószervezet közbelép, ha a tárgyalások várhatóan megsértik az említett irányelv rendelkezéseit.

100 Hetedsorban a BGB 315. §-ának alkalmazása, melyre a német bíróságok hagyatkoznak, nem tűnik összeegyeztethetőnek a 2001/14 irányelv által követett azon céllal, hogy a vasútipályahálózat-működtetőket infrastruktúrájuk használatának optimalizálására ösztönözze, többek között az említett irányelv 12. cikkének (1) bekezdése értelmében, amely a pályahálózat-működtetők számára előírja annak lehetőségét, hogy díjat vessenek ki az igényelt, de fel nem használt vasúti kapacitásért. A BGB 315. §-ának alkalmazását megalapozó azon indokolásnak, amely szerint e cikk „önálló alkalmazási körrel" rendelkezik, a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó szabályozással párhuzamosan, azon következtetésre kellene vezetnie, hogy az e szabályozás rendelkezéseiben szereplő különös célokat nem vették figyelembe.

101 Feltételezve, hogy a BGB 315. §-ának alkalmazása lehetővé tenné, hogy a 2001/14 irányelv által követett különös célokat jobban figyelembe vegyék, fennállna annak nyilvánvaló kockázata, hogy a díjak esetről esetre történő csökkentése az ösztönző hatás tekintetében eltérésekhez vezet, és arra bátorítja a vasúti szállítási vállalkozásokat, hogy polgári per révén tegyenek szert olyan előnyre, amelyet a hasonló helyzetben lévő más vállalkozások nem élveznek.

102 Márpedig a vállalkozások ilyen bátorítása sértheti azon érdeket is, amely ahhoz fűződik, hogy a megfelelő szervezési intézkedések vagy a kapacitás fenntartása iránti kérelem lehető legkorábbi törlése hozzájáruljanak az infrastruktúra optimális használatához, ez pedig ellentétes volna a 2001/14 irányelv 12. cikkének (1) bekezdése által követett céllal.

103 A fenti megfontolások összességéből az következik, hogy a 2001/14 irányelv rendelkezéseit, különösen ezen irányelv 4. cikkének (5) bekezdését, valamint 30. cikkének (1), (3), (5) és (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás alkalmazása, amely a rendes bíróságok általi, esetről esetre történő felülvizsgálatot tesz lehetővé a vasútiinfrastruktúra-használati díjak méltányos jellege tekintetében, adott esetben annak lehetőségével, hogy módosítsák e díjak összegét, függetlenül az ezen irányelv 30. cikkében szereplő szabályozószervezet általi ellenőrzéstől.

A harmadik, a negyedik és a hetedik kérdésről

104 A harmadik, a negyedik és a hetedik kérdés csak azon esetre szól, ha az első, a második, az ötödik és a hatodik kérdésre igenlő választ kell adni.

105 Mivel az első, a második, az ötödik és a hatodik kérdésre nemleges választ kell adni, nincs szükség a harmadik, a negyedik és a hetedik kérdés megválaszolására.

A költségekről

106 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 (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

A 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a vasútiinfrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezéseit, különösen ezen irányelv 4. cikkének (5) bekezdését, valamint 30. cikkének (1), (3), (5) és (6) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azokkal ellentétes az alapügyben szereplőhöz hasonló olyan nemzeti szabályozás alkalmazása, amely a rendes bíróságok általi, esetről esetre történő felülvizsgálatot tesz lehetővé a vasútiinfrastruktúra-használati díjak méltányos jellege tekintetében, adott esetben annak lehetőségével, hogy módosítsák e díjak összegét, függetlenül a 2004/49 irányelvvel módosított 2001/14 irányelv 30. cikkében szereplő szabályozószervezet általi ellenőrzéstől.

Aláírások