



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2019. július 10.*

„Előzetes döntéshozatal – Közlekedés – Egységes európai vasúti térség – 2012/34/EU irányelv –
3. cikk – A »vasúti infrastruktúra« fogalma – II. melléklet – Minimális szolgáltatások –
Az utasperonok használatának belefoglalása”

A C-210/18. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Schienen-Control Kommission (vasúti igazgatási bizottság, Ausztria) a Bírósághoz 2018. március 23-án érkezett, 2018. február 19-i határozatával terjesztett elő

a **WESTbahn Management GmbH**

és

az **ÖBB-Infrastruktur AG**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: F. Biltgen tanácselnök, J. Malenovský és L. S. Rossi (előadó) bírák,

főtanácsnok: M. Campos Sánchez-Bordona,

hivatalvezető: R. Şereş tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2019. január 17-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a WESTbahn Management GmbH képviseletében R. Schender Rechtsanwalt,
- az ÖBB-Infrastruktur AG képviseletében K. Retter Rechtsanwalt,
- a francia kormány képviseletében D. Colas, I. Cohen és A.-L. Desjonquères, meghatalmazotti minőségben,
- a lengyel kormány képviseletében B. Majczyna, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében G. Braun és J. Hottiaux, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

a főtanácsnok indítványának a 2019. március 28-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2012. L 343., 32. o.) II. mellékletének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet WESTbahn Management GmbH és az ÖBB-Infrastruktur AG között azon díjak jogszerűségének tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amelyeket ez utóbbi követelt a vasútállomások utasperonjainak a WESTbahn Management általi használatáért.

Jogi háttér

A 2598/70/EGK rendelet

- 3 Az 1970. június 4-i 1108/70/EGK tanácsi rendelet I. mellékletében található számlaforma egyes rovataiban feltüntetendő tételek meghatározásáról szóló, 1970. december 18-i 2598/70/EGK bizottsági rendelet (HL 1970. L 278., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 54. o.) I. mellékletének A. része előírta:

„A vasúti infrastruktúra a következő tételekből áll – amennyiben azok az állandó útvonal részét képezik –, beleértve a mellékvágányokat, azonban a vasúti javítóműhelyekben, depókban vagy mozdonyszínekben található vágányok, illetve a magántulajdonú szárnyvonalak vagy mellékvágányok kivételével:

[...]

– [...] utas és áruperonok;

[...]”

A 91/440/EGK irányelv

- 4 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.) 3. cikke ekképp rendelkezett:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

[...]

– »Vasúti infrastruktúra«: [a 2598/70] rendelet [1]. mellékletében [...] felsorolt tételek [...],

[...]”

A 2001/14/EK irányelv

- 5 A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2001. L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.) II. melléklete a következőképpen került megfogalmazásra:

„A vasúttársaságok számára nyújtandó szolgáltatások

1. A minimális szolgáltatások összessége a következőket tartalmazza:
 - a) az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmek kezelése;
 - b) a megadott kapacitás használati joga;
 - c) a kitérők és elágazások használata;
 - d) a vonatközlekedés szabályozása, ideértve a jelző- és biztosítóberendezési rendszert, a szabályozást, a vonatindítást és a vonatmozgással kapcsolatos információk továbbítását és szolgáltatását;
 - e) egy kapacitással már rendelkező szolgáltatás bevezetéséhez vagy üzemeltetéséhez szükséges minden egyéb információ.
2. A hálózaton keresztüli hozzáférés a szolgáltatási infrastruktúrához és a nyújtott szolgáltatások a következőket tartalmazzák:

[...]

- c) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra;

[...]”

A 2012/34 irányelv

- 6 A 2012/34 irányelv (3), (7), (8), (26) és (65) preambulumbekzdése kimondja:

„(3) A vasúthálózat hatékonyságán javítani kell annak érdekében, hogy integrálni lehessen azt egy versenyképes piacba, mindeközben figyelmet fordítva a vasút sajátos jellemzőire.

[...]

- (7) mivel a szolgáltatásnyújtás szabadságának alapelvét a vasúti ágazatban is alkalmazni kell, figyelembe véve az ágazat sajátos jellemzőit;
- (8) mivel a nagyobb kényelem és a felhasználóknak nyújtott jobb szolgáltatások szempontjából a vasúti szolgáltatások igazgatása terén a verseny élénkítése érdekében célszerű, hogy a tagállamok megőrizték általános felelősségüket a megfelelő vasúti infrastruktúra fejlesztéséért;

[...]

- (26) A vállalkozó vasúti társaságok közötti tisztességes verseny biztosítása, valamint a teljes mértékű átláthatóságnak, továbbá a szolgáltatásokhoz való megkülönböztetésmentes hozzáférésnek, illetve azok hátrányos megkülönböztetéstől mentes nyújtásának szavatolása érdekében különbséget kell tenni a szállítási szolgáltatások nyújtása és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetése között. [...]

[...]

(65) Kívánatos meghatározni az infrastruktúra-szolgáltatásnak az üzemeltető számára a szolgáltatásnyújtáshoz alapvetően szükséges, minimális pályahasználati díj ellenében biztosítandó összetevőit.”

7 Ezen irányelv „Fogalommeghatározások” című 3. cikkének 1–3. pontja a következőket írja elő:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő fogalommeghatározások alkalmazandók

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

2) »pályahálózat-működtető«: olyan szervezet vagy cég, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért, igazgatásáért és fenntartásáért felelős, beleértve a forgalomirányítást, az ellenőrző-irányító és a jelzőrendszert; a pályahálózat-működtető feladatai egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég között;

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

8 Az említett irányelvnek „A szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételei” című 13. cikke (1), (2) és (4) bekezdése ekképp rendelkezik:

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

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

[...]

(4) A vállalkozó vasúti társaságoknak a kiszolgáló létesítményben nyújtott, a II. melléklet 2. pontjában említett szolgáltatásaihoz való hozzáférés, valamint azok nyújtása iránti kérelmét az 55. cikkben említett nemzeti igazgatási szervezet által megszabott észszerű határidőn belül meg kell válaszolni. A kérelem csak abban az esetben utasítható el, ha működőképes alternatívák lehetővé teszik, hogy az érintett áru- vagy személyszállítási szolgáltatást ugyanazon vagy egy alternatív menetvonalon, gazdaságilag elfogadható feltételek mellett üzemeltessék [...]”.

9 Ugyanezen irányelv „Díjszámítási elvek” című 31. cikkének (3) és (7) bekezdése előírja:

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

[...]

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

- 10 A 2012/34 irányelvnek „A vasúti infrastruktúra elemeinek jegyzéke” című I. melléklete a következőképpen került megfogalmazásra:

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

[...]

– [...] utasperonok és rakodók; ideértve a személypályaudvarok és az árterminál területén lévőket is; [...],

[...]”

- 11 Ezen irányelv II. melléklete, amely „A vállalkozó vasúti társaságok számára nyújtandó szolgáltatások (lásd a 13. cikket)” felsorolását tartalmazza, ekképp került megfogalmazásra:

„1. A minimális szolgáltatási csomagnak a következőket kell tartalmaznia:

[...]

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

[...].

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

a) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra, ideértve az utastájékoztató kijelzőket és a megfelelő menetjegykiadó épületeket is;

[...]”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 12 A ÖBB-Infrastruktur 2012/34 irányelv 3. cikkének 2. pontja értelmében vett „pályahálózat-működtető”, amely az osztrák vasúti hálózat legnagyobb részét kezeli.
- 13 A WESTbahn Management, amely az ezen irányelv 3. cikkének 1. pontja értelmében vett „vállalkozó vasúti társaság”, az ÖBB-Infrastrukturnál vonatoknak az osztrák vasúti hálózat állomásain történő megállását kérte.
- 14 Tekintettel arra, hogy az ÖBB-Infrastruktur által az e vasútállomások használatáért megkövetelt díj túl magas volt, a WESTbahn Management e díj jogszerűségére vonatkozó panaszt nyújtott be a Schienen-Control Kommissionhoz (vasúti igazgatási bizottság, Ausztria) mint az osztrák vasúti ágazat igazgatási szervéhez.
- 15 Az alapeljárás felei nem értenek egyet abban a kérdésben, hogy az utasperonok használata a minimális szolgáltatási csomagba, és különösen a 2012/34 irányelv II. melléklete 1. pontjának c) alpontja értelmében vett vasúti infrastruktúra-használatba, vagy az ezen irányelv II. melléklete 2. pontjának a) alpontja értelmében vett, kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférésbe tartozik-e.

- 16 A kérdést előterjesztő bíróság szerint az e kérdésre adandó válasz döntő az utasperonok használatáért megkövetelt díjak engedélyezett összegének meghatározásához. A minimális szolgáltatási csomagért beszedett díjaknak ugyanis a 2012/34 irányelv 31. cikke (3) bekezdésének értelmében meg kell egyezniük a vonatközlekedetésből közvetlenül eredő költséggel. Ezzel szemben ezen irányelv 31. cikkének (7) bekezdése értelmében a II. melléklet 2. pontjában említett kiszolgáló létesítményekben végrehajtott szolgáltatásnyújtásra kiszabott díj nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának észszerű nyereséggel megnövelt költségét.
- 17 A kérdést előterjesztő bíróság úgy ítéli meg, hogy a 2012/34 irányelv releváns rendelkezéseinek szó szerinti értelmezése azon értelmezést támogatná, amely szerint az utasperonok használata a minimális szolgáltatási csomagba tartozik, különösen pedig a 2012/34 irányelv II. melléklete 1. pontjának c) alpontjában előírt vasúti infrastruktúra-használatba. E rendelkezés ugyanis a minimális szolgáltatásnak minősíti „a vasúti infrastruktúra [...] használatát”, amely ezen irányelv I. mellékletének második francia bekezdése értelmében – többek között – „utasperonok[ból]” áll, „ideértve a személypályaudvarok [...] területén lévőket is”.
- 18 Ugyanakkor nem ez lenne a helyzet, ha a 2012/34 irányelv rendszertani értelmezése kerülne elfogadásra, amely szerint az utasperonok a „személypályaudvarok[at], épületeik[et] és egyéb infrastruktúr[át]” magába foglaló kategóriába tartoznak mint az ezen irányelv II. melléklete 2. pontjának a) alpontja értelmében vett kiszolgáló létesítmények, amelyek így nem tartoznak az ezen irányelv II. mellékletének 1. pontjában meghatározott minimális szolgáltatási csomagba.
- 19 Egyébiránt a 2012/34 irányelv hatálybalépéséig a 2001/14 irányelv tartalmazott egy, a 2012/34 irányelv II. mellékletével analógiát mutató II. mellékletet. Mindazonáltal ez utóbbi melléklettől eltérően a 2001/14 irányelv II. melléklete a vasúti infrastruktúra használatát nem sorolta a minimális szolgáltatások közé, így a kérdést előterjesztő bíróság szerint egyértelmű volt, hogy az „utasperonokat” a 2001/14 irányelv II. melléklete 2. pontjának c) alpontja szerinti, a „személypályaudvarok[at], épületeik[et] és egyéb infrastruktúr[át]” magában foglaló kategóriába kellett sorolni. Következésképpen e bíróság úgy véli, hogy ha az uniós jogalkotó módosítani kívánta volna az utasperonok használatára vonatkozó díjszabás elvét, azt kinyilvánította volna a 2012/34 irányelv valamelyik preambulumbekkezdésében, annál is inkább, mert egy ilyen módosítás jelentős pénzügyi következményeket vonna maga után.
- 20 E körülmények között a Schienen-Control Kommission (vasúti igazgatási bizottság, Ausztria) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Úgy kell-e értelmezni a [2012/34 irányelv] II. melléklete 2. pontjának a) alpontját, hogy az abban szereplő »személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra« tényállás alá tartoznak az ezen irányelv I. mellékletének második francia bekezdése szerinti »utasperonok« vasútiinfrastruktúra-elemek?

2) Az első kérdésre adandó nemleges válasz esetén:

Úgy kell-e értelmezni a [2012/34 irányelv] II. melléklete 1. pontjának c) alpontját, hogy az abban szereplő »vasúti infrastruktúra használata« tényállás magában foglalja az ezen irányelv I. mellékletének második francia bekezdése szerinti utasperonok használatát?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

- 21 Két kérdésével, amelyeket célszerű együtt vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni a 2012/34 irányelv II. mellékletét, hogy az ezen irányelv I. mellékletében szereplő „utasperonok” a vasúti infrastruktúra olyan elemét alkotják, amelyek

használata az említett II. melléklet 1. pontjának c) alpontja értelmében a minimális szolgáltatási csomagba tartozik, vagy ugyanezen II. melléklet 2. pontjának a) alpontja értelmében vett kiszolgáló létesítménynek minősülnek-e.

- 22 Ahhoz, hogy választ lehessen adni e kérdésekre, emlékeztetni kell arra, hogy valamely uniós jogi rendelkezés értelmezéséhez nemcsak annak kifejezéseit, hanem szövegkörnyezetét, és annak a szabályozásnak a célkitűzéseit is figyelembe kell venni, amelynek az részét képezi (2010. október 7-i Lassel ítélet, C-162/09, EU:C:2010:592, 49. pont; 2019. április 11-i Tarola ítélet, C-483/17, EU:C:2019:309, 37. pont).
- 23 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 2012/34 irányelv 3. cikkének 3. pontja a vasúti infrastruktúrát úgy határozza meg, hogy az az ezen irányelv I. mellékletében felsorolt tételeket jelenti.
- 24 Márpedig ezen I. melléklet értelmében a vasúti infrastruktúrába – többek között – a következők tartoznak: „utasperonok és rakodók; ideértve a személypályaudvarok és az áruterminál területén lévőket is”.
- 25 Következésképpen, ha az utasperonok a vasúti infrastruktúra részét képezik, ebből szükségszerűen az következik, hogy használatuk az ugyanezen irányelv II. melléklete 1. pontjának c) alpontja értelmében a „vasúti infrastruktúra használatába” tartozik.
- 26 Amint azt a kérdést előterjesztő bíróság is megállapítja, magából a 2012/34 irányelv e rendelkezéseinek a megfogalmazásából is az következik, hogy ezen utasperonok használata az ezen irányelv II. mellékletének 1. pontjában meghatározott minimális szolgáltatási csomagba tartozik.
- 27 Ezt az értelmezést mind a 2012/34 irányelv releváns rendelkezéseinek történeti összefüggései, mind az általa követett célkitűzések alátámasztják.
- 28 Az említett rendelkezések történeti összefüggéseit illetően először is arra kell emlékeztetni, hogy az „utasperonok” már a 2012/34 irányelv elfogadása előtt szerepeltek a vasúti infrastruktúra meghatározásában. A 91/440 irányelv 3. cikkének harmadik francia bekezdése ugyanis a „vasúti infrastruktúrát” a 2598/70 rendelet I. mellékletének A. részében foglalt elemek összességéhez viszonyítva határozza meg, amely elemek között szerepelnek az „utasperonok”.
- 29 Nyilvánvaló, hogy mivel a 2001/14 irányelv II. mellékletében a „vasúti infrastruktúra használata” nem szerepel a minimális szolgáltatások között, az utasperonok használata a 2001/14 irányelv II. melléklete 2. pontjának c) alpontja szerinti, a „személypályaudvarok[hoz], épületeik[hez] és egyéb infrastruktúr[ához]” való hozzáféréshez tartozik.
- 30 Mindazonáltal, tekintettel arra, hogy az uniós jogalkotó a 2012/34 irányelv II. mellékletének 1. pontjában a minimális szolgáltatások közé sorolta a „vasúti infrastruktúra használatát”, meg kell állapítani, hogy e peronok használata már e szolgáltatásokba tartozik.
- 31 Az a körülmény továbbá, hogy a 2012/34 irányelv elfogadása során a jogalkotó annak I. mellékletében pontosította, hogy a vasúti infrastruktúra többek között „utasperonokból” áll, „ideértve a személypályaudvarok [...] területén lévőket is”, a jogalkotó azon akaratáról tanúskodik, hogy különbséget tegyen az utasperonok és a személypályaudvarok között, mivel csak az utóbbiak minősülnek az említett irányelv II. melléklete 2. pontjának a) alpontja értelmében vett kiszolgáló létesítményeknek.
- 32 Ezenfelül az a tény, hogy e II. mellékletet egyáltalán nem módosította a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2370 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2016. L 352., 1. o.), lehetővé teszi azon

következtetés levonását, hogy az uniós jogalkotó ki szándékozott terjeszteni a minimális szolgáltatási csomagot annak érdekében, hogy abba belefoglalja az utasperonok mint a vasúti infrastruktúra alkotóelemének használatát.

- 33 Végül az is igaz, hogy – amint azt a kérdést előterjesztő bíróság is kiemeli – a minimális szolgáltatási csomagnak a 2012/34 irányelv által annak érdekében történő kiterjesztése, hogy az a vasúti infrastruktúra használatát is magába foglalja, nem képezte tárgyát különös indokolásnak ezen irányelv egyik preambulumbekzdésében sem. Ez egyébként nem képezheti akadályát annak, hogy az említett irányelv II. melléklete úgy kerüljön értelmezésre, hogy az utasperonok az e melléklet értelmében vett minimális szolgáltatások közé tartoznak, mivel az állandó ítélkezési gyakorlat már megállapította, hogy ha egy általános hatályú jogi aktusból kitűnik az intézmény által követett cél lényege, túlzás lenne külön indokolást megkövetelni az alkalmazott különböző technikai megoldásokra (2018. február 7-i American Express ítélet, C-304/16, EU:C:2018:66, 76. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 34 E tekintetben meg kell állapítani, hogy az uniós jogalkotó választása koherens a 2012/34 irányelv célkitűzésének megvalósításával.
- 35 Amint ugyanis az – különösen – ezen irányelv (3), (7), (8) és (26) preambulumbekzdéséből következik, ez az irányelv a vasúthálózat hatékonyságának javítására irányul annak érdekében, hogy integrálni lehessen azt egy versenyképes piacba, elsősorban a méltányos verseny ösztönzésével a vasúti szolgáltatások igazgatása terén, és a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a vasúti ágazatra történő alkalmazásával.
- 36 A 2012/34 irányelv (65) preambulumbekzdése értelmében éppen e célból határozza meg az infrastruktúra-szolgáltatásnak az üzemeltető számára a szolgáltatásnyújtáshoz alapvetően szükséges, minimális pályahasználati díj ellenében biztosítandó összetevőit.
- 37 Márpedig a hozzáférés feltételeinek és a minimális szolgáltatási csomagra vonatkozó díjszabás, elsősorban ezek alapvető jellegére tekintettel, különösen kedvező azon vállalkozó vasúti társaságok számára, amelyeknek a pályahálózat-üzemeltetők kötelesek e szolgáltatásokat nyújtani. A 2012/34 irányelv 13. cikkének (1) bekezdése és 31. cikkének (3) bekezdése ugyanis úgy rendelkezik, hogy a pályahálózat-üzemeltetők a minimális szolgáltatási csomagot valamennyi vállalkozó vasúttársaság számára hátrányos megkülönböztetéstől mentesen, a vonatközlekedetésből közvetlenül eredő költséggel megegyező díjak ellenében kötelesek biztosítani.
- 38 Ezzel szemben ezen irányelv 13. cikkének (2) és (4), valamint 31. cikkének (7) bekezdése értelmében az említett irányelv II. mellékletének 2. pontja szerinti kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés nem tagadható meg, ha létezik működőképes alternatíva, és az e hozzáférést kiszabott díj nem haladhatja meg a szolgáltatás nyújtásának észszerű nyereséggel megnövelt költségét.
- 39 Ebből az következik, hogy az uniós jogalkotó azon választása, hogy a vasúti infrastruktúra használatát, tehát az utasperonokat is beleértve, a minimális szolgáltatási csomagba sorolta, megkönnyíti a vállalkozó vasúttársaságoknak a vasúti közlekedés piacához való hozzáférése feltételeit, és ily módon megfelel az említett irányelv célkitűzéseinek.
- 40 Következésképpen a 2012/34 irányelv II. melléklete 1. pontja c) alpontjának megszorító értelmezése megfosztaná hatékony érvényesülésétől az ezen irányelv által a korábbi szabályozás tekintetében a célból végrehajtott módosítást, hogy a vasúti infrastruktúra használata bekerüljön a minimális szolgáltatási csomagba.
- 41 A fenti megfontolások összességére figyelemmel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a 2012/34 irányelv II. mellékletét úgy kell értelmezni, hogy az ezen irányelv I. mellékletében szereplő „utasperonok” a vasúti infrastruktúra olyan elemét képezik, amelynek használata az említett II. melléklet 1. pontjának c) alpontja értelmében a minimális szolgáltatási csomagba tartozik.

A jelen ítélet időbeli joghatásainak korlátozásáról

- 42 Írásbeli észrevételeiben az ÖBB-Infrastruktur azt kéri a Bíróságtól, hogy korlátozza a jelen ítélet időbeli joghatásait abban az esetben, ha a 2012/34 irányelv II. mellékletét úgy kellene értelmezni, hogy az utasperonok használata az említett melléklet 1. pontjának c) alpontja értelmében vett minimális szolgáltatási csomagba tartozik.
- 43 Kérelmének alátámasztására az ÖBB-Infrastruktur egyfelől az általa a vasúttársaságokkal jóhiszeműen kötött szerződések akárcsak részleges felmondásából eredő súlyos gazdasági zavarok kockázatára hivatkozik, másfelől pedig arra a tényre, hogy a tagállamok és az Európai Bizottság egyaránt hozzájárultak ahhoz, hogy objektíve bizonytalanná vált az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyát alkotó rendelkezések hatálya.
- 44 Ebben a tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azon értelmezés, amelyet a Bíróság valamely uniós jogszabály kapcsán fejt ki az EUMSZ 267. cikkben ráruházott hatáskör gyakorlása során, megmagyarázza és pontosítja e szabály jelentőségét és hatályát, ahogyan azt a hatálybalépésének időpontjától értelmezni és alkalmazni kell, illetőleg értelmezni és alkalmazni kellett volna. Ebből következően az így értelmezett szabályt maguk a bíróságok alkalmazhatják, és azt alkalmazniuk kell az értelmezés iránti kérelemről határozó ítélet előtt keletkezett és létrejött jogviszonyokra is, ha egyébként teljesülnek azon feltételek, amelyek lehetővé teszik az említett szabály alkalmazására vonatkozó pernek a hatáskörrel rendelkező bíróságok előtti megindítását (2019. március 14-i Skanska Industrial Solutions és társai ítélet, C-724/17, EU:C:2019:204, 55. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 45 A Bíróság csak kivételesen, az uniós jogrendhez szorosan hozzátartozó jogbiztonság általános elvének alkalmazása útján korlátozhatja bármely érdekelt azon lehetőségét, hogy a jóhiszeműen létrejött jogviszonyok vitatása céljából a Bíróság által értelmezett rendelkezésre hivatkozzon. A Bíróság az érdekeltek jóhiszeműségére és a súlyos zavarok kockázatának fennállására vonatkozó két alapvető feltétel teljesülése esetén dönthet e korlátozásról (2019. március 14-i Skanska Industrial Solutions és társai ítélet, C-724/17, EU:C:2019:204, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 46 Konkrétabban fogalmazva, a Bíróság ezt a megoldást csak világosan meghatározott körülmények között alkalmazta, abban az esetben, amikor az érvényes és hatályos szabályozás alapján jóhiszeműen létesített jogviszonyok nagy száma miatt súlyos gazdasági következmények felmerülésének kockázata állt fenn, és úgy tűnt, hogy a magánszemélyeket és a nemzeti hatóságokat az uniós rendelkezések hatályát illető objektív és jelentős bizonytalanság az uniós szabályozásnak meg nem felelő magatartásra indította, és e bizonytalansághoz esetleg maguk a tagállamok vagy a Bizottság magatartása is hozzájárult (2019. március 14-i Skanska Industrial Solutions és társai ítélet, C-724/17, EU:C:2019:204, 57. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 47 A jelen ügyben elegendő annak megállapítása, hogy – amint azt lényegében a főtanácsnok is kiemeli indítványának 75. pontjában – az ÖBB-Infrastruktur lényegében annak állítására szorítkozik, hogy ha az utasperonok használata a 2012/34 irányelv II. melléklete 1. pontjának c) alpontja értelmében vett minimális szolgáltatásokba kellene, hogy tartozzon, ez következményeket gyakorolna a vasúttársaságokkal jóhiszeműen létrehozott jogviszonyokra, amelyek megszüntetése túlzottan nagy gazdasági terhet róna rá. Márpedig, mivel az ÖBB-Infrastruktur semmiféle adatot nem szolgáltatott a Bíróságnak az érintett jogviszonyok számát vagy egy ilyen gazdasági teher jellegét és nagyságát illetően, ez az érvelés nem elegendő annak megállapításához, hogy teljesülnek a jelen ítélet időbeli joghatásainak korlátozását igazoló kivételes körülmények.
- 48 Ezen időbeli joghatásokat tehát nem kell korlátozni.

A költségekről

- 49 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 (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletét úgy kell értelmezni, hogy az ezen irányelv I. mellékletében szereplő „utasperonok” a vasúti infrastruktúra olyan elemét képezik, amelynek használata az említett II. melléklet 1. pontjának c) alpontja értelmében a minimális szolgáltatási csomagba tartozik.

Aláírások