



Sajtó és Tájékoztatás

Az Európai Unió Bírósága
20/13. sz. SAJTÓKÖZLEMÉNY
Luxembourg, 2013. február 28.

A C-473/10., C-483/10., C-555/10. és C-556/10. sz. ügyekben hozott ítéletek
Bizottság kontra Magyarország, Spanyolország, Ausztria és Németország

Magyarország és Spanyolország nem teljesítették a vasúti közlekedés területén az uniós jogból eredő kötelezettségeiket

Az erre a területre vonatkozó osztrák és a német jogszabályok azonban megfelelnek az uniós jognak

A vasúti ágazat európai uniós liberalizációja miatt a tagállamok egyenlő feltételek alapján és megkülönböztetéstől mentes módon kötelesek biztosítani az ezen ágazatbeli vállalkozások számára a vasúthálózathoz való hozzáférést. Ezzel összefüggésben az alapvetőnek tekintett funkciók gyakorlását már nem végezhetik a tagállamok történeti vasúttársaságai, hanem azokkal független pályahálózat-működtetőket kell megbízni. E funkciók – lényegében – a vasúttársaságok számára a vasúthálózathoz való hozzáférést biztosító engedélyek megadását, a vasúti menetvonalak kijelölését, valamint a közlekedési vállalkozások által a hálózat használatáért felszámítandó díjak meghatározását foglalják magukban.

Ezek az ügyek a vasúti ágazat működésére vonatkozó irányelvekből¹ eredő kötelezettségek tiszteletben tartásának elmulasztása miatt a Bizottság által több tagállammal szemben benyújtott, kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetek² körébe tartoznak. A Bíróságnak most a Magyarországgal, Spanyolorzággal, Ausztriával és Németországgal szemben benyújtott kereseteket kell vizsgálnia.

A C-473/10. sz., Bizottság kontra Magyarország ügy

A menetvonal-kijelöléssel összefüggésben a Bizottság lényegében azt rója fel Magyarországnak, hogy a forgalomirányítást a két történeti vasúttársaságra – azaz a MÁV-ra és a GySEV-re –, és nem független szervezetre bízta.

A mai napon hozott ítéletében a Bíróság megállapítja, hogy a menetvonal-kijelölés alapvető funkciója lényegében a szolgálati menetrend megtervezésére, megállapítására, valamint az egyedi menetvonalak eseti elosztására irányuló igazgatási jellegű tevékenységeket foglal magában. A forgalomirányítás ezzel szemben az infrastruktúra-működtetésbe tartozó tevékenységeket foglal magában, és nem a menetvonal-kijelöléssel kapcsolatos döntések meghozatalából, hanem e döntések végrehajtásából vagy érvényesítéséből áll. Következésképpen **a forgalomirányítás nem tekinthető alapvető funkciónak, ekként pedig azzal vasúttársaságokat is meg lehet bízni, ahogyan az Magyarországon történik.** Ehhez hasonlóan – jóllehet a közlekedési vállalkozások által a hálózat használatáért felszámítandó díjak meghatározása alapvető funkciónak minősül – a díjak pusztá beszédését és a számlák kiállítását a történeti gazdasági szereplőkre lehet bízni.

¹ A 2001/12 irányelvvel módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.), valamint a 2004/49/EK és a 2007/58/EK irányelvekkel módosított, a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o., magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.).

² A [C-473/10.](#) sz., Bizottság kontra Magyarország; a [C-483/10.](#) sz., Bizottság kontra Spanyolország; a [C-512/10.](#) sz., Bizottság kontra Lengyelország; a [C-528/10.](#) sz., Bizottság kontra Görögország; a [C-545/10.](#) sz., Bizottság kontra Cseh Köztársaság; a [C-555/10.](#) sz., Bizottság kontra Ausztria; a [C-556/10.](#) sz., Bizottság kontra Németország; a [C-557/10.](#) sz., Bizottság kontra Portugália; a [C-625/10.](#) sz., Bizottság kontra Franciaország; a [C-627/10.](#) sz., Bizottság kontra Szlovénia; a [C-369/11.](#) sz., Bizottság kontra Olaszország, és a [C-412/11.](#) sz., Bizottság kontra Luxemburg ügyekről van szó.

A Bíróság azonban megállapítja, hogy Magyarország nem teljesítette a 2001/14 irányelvből eredő kötelezettségeit, mivel nem határozta meg a pályahálózat-működtetők pénzügyi egyensúlyát biztosító feltételeket, továbbá mivel nem fogadta el az infrastruktúra üzemeltetésével és használatával kapcsolatos költségek és díjak csökkentésére irányuló ösztönző intézkedéseket. A Bíróság ugyanígy azt is megállapítja, hogy Magyarország megsértette az említett irányelvet, mivel nem biztosította, hogy a pályahálózat-működtetők által beszedett díjak megegyezzenek a vasúti szolgáltatások üzemeltetéséhez közvetlenül kapcsolódó költségekkel.

A C-483/10. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügy

Ezt a keresetet illetően a Bíróság mindenekelőtt arra hívja fel a figyelmet, hogy noha a tagállamok hatáskörébe tartozik a díjszabás jogszabályi kereteinek meghatározása, ugyanakkor tiszteletben kell tartaniuk a pályahálózat-működtető üzemeltetési függetlenségét, a vasúthálózat használatáért fizetendő díj megállapításának feladatával pedig a pályahálózat-működtetőt kell megbízniuk. E tekintetben a Bíróság megállapítja, hogy Spanyolország nem felelt meg a 2001/14 irányelvnek, mivel az államnak tartotta fenn e díj meghatározásának jogát.

A Bíróság továbbá hangsúlyozza, hogy a tagállamoknak a díjszabási rendszerbe a vasúti hálózat zavarainak minimalizálását és a vasúthálózat teljesítményének javítását lehetővé tevő teljesítményösztönző rendszert kell bevezetniük. Márpedig a spanyol jogszabály – jóllehet előírja a hálózati teljesítmény javításával és a hálózatfejlesztéssel kapcsolatos megfontolások figyelembevételének lehetőségét – nem elegendő a teljesítmény javítását szolgáló rendszer tényleges bevezetésére irányuló követelménynek való megfeleléshez.

A Bíróság azt is megállapítja, hogy ellentétes a 2001/14 irányelvvel az a spanyol jogszabály, amely – arra az esetre, ha egyszerre nyújtanak be igényt ugyanazon menetrendi menetvonalra, vagy ha a hálózat túlterhelt – a hatóságokra ruházza az egyes vonalakra vonatkozóan a különböző jellegű szolgáltatások tekintetében, különösen az árufuvarozásra figyelemmel, az elosztási prioritások megállapításának jogát.

A Bíróság végül megállapítja, hogy a spanyol jogszabály – mivel arra az esetre, ha egyszerre nyújtanak be igényt ugyanazon menetrendi menetvonalra, vagy ha a hálózat túlterhelt, az infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó kritériumként megtartotta a tényleges hálózatkihasználatra vonatkozó kritériumot – ellentétes a 2001/14 irányelvvel, mivel a hálózat tényleges kihasználtságának figyelembevételét nem tette függővé egy keretmegállapodás megkötésétől. A 2001/14 irányelv értelmében ugyanis a menetvonalak használati joga legfeljebb egy szolgálati menetrend érvényességi időszakának felel meg, kivéve ha a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság – az irányelvnek megfelelően – keretmegállapodást kötött. A Bíróság ezen túlmenően megállapítja, hogy az elosztásra vonatkozó ilyen kritérium hátrányosan megkülönböztető, mivel az a jelenlegi használók kedvezményeinek fenntartását, az új belépők esetében pedig a kedvezőbb menetvonalakhoz való hozzáférés megakadályozását eredményezi.

A C-555/10. sz., Bizottság kontra Ausztria ügy és a C-556/10. sz., Bizottság kontra Németország ügy

A Bíróság teljes egészében elutasítja a Bizottság által Ausztriával és Németországgal szemben benyújtott kereseteket.

A Bizottság azzal érvel, hogy az irányelvek csak abban az esetben teszik lehetővé a tagállamok számára, hogy a független pályahálózat-működtetőt vasúttársaságokat is magában foglaló holdingtársaságba bevonják, ha az üzemeltetési függetlenség biztosítása érdekében kiegészítő intézkedéseket is előírnak. Márpedig a Bizottság szerint Ausztria és Németország nem fogadtak el ilyen intézkedéseket, pedig e két állam pályahálózat-működtetőjét – az ÖBB-Infrastruktur, illetve a Deutsche Bahn Netz-et – holdingtársaságba vonták be.

A Bíróság ezt a kifogást elutasítja. Emlékeztet rá, hogy az ÖBB-Infrastruktur és a Deutsche Bahn Netz-nek – ahhoz, hogy díjszabási és kapacitáselosztási funkciókat is ellássanak –

formájukat, szervezetüket és döntéshozatali rendjüket tekintve függetleneknek kell lenniük holdingtársaságuktól. Bebizonyosodott, hogy e két társaság elkülönülő jogi személyiséggel, valamint a holdingtársaságétól eltérő saját szervekkel és forrásokkal rendelkezik. A Bíróság egyebekben megállapítja, hogy az említett irányelvek nem tartalmazzák a Bizottság által hivatkozott kiegészítő intézkedéseket, így módon azok elfogadása nem követelhető meg a tagállamoktól.

A Bíróság a Bizottság azon érvelését is elutasítja, amely szerint Németország nem teljesítette a díjszabás, valamint az infrastruktúra-szolgáltatással kapcsolatos költségek korlátozására és a pályahasználati díjak mértékének csökkentésére szolgáló mechanizmus bevezetése tárgyában fennálló kötelezettségeit.

EMLÉKEZTETŐ: Az uniós jogból eredő kötelezettségeit nem teljesítő tagállam ellen irányuló kötelezettségszegési eljárást a Bizottság vagy más tagállam indíthatja meg. Ha a Bíróság megállapítja a kötelezettségszegést, az érintett tagállamnak a lehető leghamarabb teljesítenie kell az ítéletben foglaltakat. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tagállam nem teljesítette az ítéletben foglaltakat, újabb, pénzügyi szankciók kiszabására irányuló keresetet indíthat. Mindazonáltal, amennyiben a tagállam nem tett eleget a valamely irányelv átültetésére elfogadott intézkedései Bizottságnak történő bejelentésére vonatkozó kötelezettségének, a Bíróság a Bizottság indítványa alapján már az első ítéletben szankciókat alkalmazhat.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

A kihirdetés napján az ítéletek ([C-473/10.](#), [C-483/10.](#), [C-555/10.](#) és [C-556/10.](#) ügyek) szövege megtalálható a CURIA honlapon

Sajtófelelős: Lehoczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499

Az ítélet kihirdetésekor készített képfelvételek elérhetők: „[Europe by Satellite](#)” □ ☎ (+32) 2 2964106