



A főtanácsnok indítványai a C-473/10., C-483/10., C-555/10., C-556/10. és C-557/10. sz. ügyben
Bizottság kontra Magyarország, Spanyol Királyság, Osztrák Köztársaság,
Németországi Szövetségi Köztársaság és Portugál Köztársaság

N. Jääskinen főtanácsnok ismerteti a vasúti közlekedést érintően több tagállam ellen, kötelezettségszegés megállapítása iránt előterjesztett keresetekre vonatkozó indítványait

N. Jääskinen főtanácsnok annak megállapítását javasolja a Bíróságnak, hogy Spanyolország, Magyarország és Portugália nem teljesítette a szóban forgó területen alkalmazandó uniós jogból eredő kötelezettségét

A tagállamok a vasúti ágazatnak az Európai Unión belüli liberalizációja miatt az ezen ágazatban működő vállalkozások számára kötelesek biztosítani a vasúti hálózathoz egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon való hozzáférést. Ebben az összefüggésben a tagállamok történeti vasúttársaságai bizonyos „alapvető funkciókat” többé nem gyakorolhatnak, hanem azokat független működtetőkre kell bízni. E funkciók közé tartozik többek közt azon engedélyeknek a vasúttársaságok számára történő kibocsátása, amelyek e társaságoknak hozzáférést biztosítanak a vasúti hálózathoz, az infrastruktúra-kapacitás elosztása, valamint a hálózat használatáért a szállítási vállalkozások által fizetendő díj megállapítása.

A jelen ügy több olyan, kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset sorába¹ illeszkedik, amelyeket a Bizottság indított számos tagállam ellen a vasúti ágazat működését szabályozó irányelvekből² eredő kötelezettségeik teljesítésének elmulasztása miatt. A jelen ügyben a Bíróságnak a Magyarország, Spanyolország, Ausztria, Németország és Portugália ellen indított kereseteket kell vizsgálnia.

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

A Bizottság álláspontja szerint a történeti vasúttársaságok (MÁV és GySEV) által biztosított forgalomirányításba a menetvonal-kijelölés – azaz, az infrastruktúra elosztása – is beletartozik, amelyet egy független szervezetnek kellene gyakorolnia.

N. Jääskinen főtanácsnok a mai napon ismertetett indítványában megállapítja, hogy a forgalomirányítás, mivel nem tartozik az alapvető funkciók közé, a vasúttársaságokra bízható. Ezenfelül a főtanácsnok álláspontja szerint a MÁV és a GySEV semmilyen versenyelőnyre nem tesz szert azáltal, hogy forgalomirányítókként tájékoztatást kapnak az infrastruktúra-elosztási döntésekről. Ezek az információk ugyanis a versenytársaik számára is hozzáférhetőek.

¹ A következő, a Bíróság előtt folyamatban levő ügyekről van szó: a [C-483/10. sz.](#), Bizottság kontra Spanyolország ügy; a [C-512/10. sz.](#), Bizottság kontra Lengyelország ügy; a [C-528/10. sz.](#), Bizottság kontra Görögország ügy; a [C-545/10. sz.](#), Bizottság kontra Cseh Köztársaság ügy; a [C-555/10. sz.](#), Bizottság kontra Ausztria ügy; a [C-556/10. sz.](#), Bizottság kontra Németország ügy; a [C-557/10. sz.](#), Bizottság kontra Portugália ügy; a [C-625/10. sz.](#), Bizottság kontra Franciaország ügy; a [C-627/10. sz.](#), Bizottság kontra Szlovénia ügy; a [C-369/11. sz.](#), Bizottság kontra Olaszország ügy és a [C-412/11. sz.](#), Bizottság kontra Luxemburg ügy.

² A 2001/12 irányelvvel módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i tanácsi irányelv (HL L 237., 25. o.; magyar nyelvű kiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.), valamint a 2004/49/EK és 2007/58/EK irányelvvel módosított, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, 2001. február 26 -i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75., 29. o.; magyar nyelvű kiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.).

N. Jääskinen ugyanakkor úgy véli, hogy Magyarország nem teljesítette a 2001/14 irányelvből eredő kötelezettségeit, mivel nem határozott meg olyan feltételeket, amelyek biztosítanák a pályahálózat-működtetők pénzügyi egyensúlyát, és nem fogadott el olyan intézkedéseket, amelyek az infrastruktúra működtetéséhez és használatához kapcsolódó költségek és díjak csökkentésére ösztönöznek. A főtanácsnok hasonló módon annak megállapítását javasolja a Bíróságnak, hogy Magyarország, mivel nem biztosította a pályahálózat-üzemeltetők által beszedett díjak, valamint a vasúti hálózat rendelkezésre bocsátásához közvetlenül kapcsolódó költségek egyenlőségét, nem teljesítette az említett irányelvből eredő kötelezettségeit.

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

E kereset tekintetében N. Jääskinen főtanácsnok elsőként megállapítja, hogy bár a tagállamok hatáskörébe tartozik a díjak megállapítására vonatkozó normatív keret meghatározása, a pályahálózat-működtetőkre kell bízniuk a vasúti hálózat használatáért fizetendő díj meghatározásának a feladatát. Következésképpen N. Jääskinen álláspontja szerint Spanyolország nem teljesítette a 2001/14 irányelvből eredő kötelezettségeit, mivel e díj megállapításának a jogát fenntartotta az állam számára.

A főtanácsnok ezt követően emlékeztet arra, hogy a tagállamok kötelesek olyan, a vasúthálózat teljesítményének javítására szolgáló rendszer létrehozására, amely a hibáknak a minimális szintre való csökkentését és a vasúthálózat működtetése hatékonyságának a növelését célozza. Márpedig a főtanácsnok álláspontja szerint a Spanyolország által e célból elfogadott intézkedések nem alkotnak koherens és átlátható rendszert, hanem csupán esetenként, egymástól függetlenül elfogadott intézkedésekről van szó.

Végezetül N. Jääskinen azt javasolja a Bíróságnak, hogy állapítsa meg Spanyolország kötelezettségszegését azon hátrányosan megkülönböztető bánásmód miatt, amelyet a spanyol vasúti piacra lépő új piaci szereplőkkel szemben alkalmaznak, amely piaci szereplők hátrányos helyzetben vannak az infrastruktúrához preferenciális hozzáférést élvező történeti vasúttársasággal szemben. Ilyen preferenciális hozzáférés ugyanis az állammal kötött keretmegállapodás hiányában a vasúttársaságoknak nem biztosítható. Márpedig a jelen ügyben az említett bánásmódot igazoló megállapodás megkötésére nem került sor. A főtanácsnok álláspontja szerint a spanyol állam az infrastruktúra-elosztáshoz kapcsolódó mérlegelési hatásköröket sem tarthat fenn, hiszen az említett hatáskörök kizárólag független pályahálózat-működtetőkre bízhatók.

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

A Bizottság álláspontja szerint az irányelvek nem teszik lehetővé a tagállamok számára, hogy a független pályahálózat-működtetőket olyan holding-társaságokba integrálják, amelyekhez vasúttársaságok is tartoznak, kivéve ha olyan kiegészítő intézkedéseket írnak elő, amelyek biztosítják a működtetés függetlenségét. Márpedig a Bizottság álláspontja szerint e két állam nem fogadott el ilyen intézkedéseket, amikor a pályahálózat-működtetőket, nevezetesen az ÖBB-Infrastruktur-t illetve a Deutsche Bahn Netz-et egy holding-társaságba integrálták.

E tekintetben a főtanácsnok hangsúlyozza, hogy a jelen ügyben a Bizottság keresete nem az irányelvek helytelen alkalmazására, hanem csupán azok nem megfelelő vagy hiányos átültetésére vonatkozik.

N. Jääskinen álláspontja szerint a 91/440 irányelv nem kötelezi a tagállamokat arra, hogy intézményesen elkülönítsék a független pályahálózat-működtetőket a történeti vasúttársaságoktól. Ellenkezőleg, ezen irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy azokat ugyanazon holding-társaságba integrálják. A főtanácsnok ezenfelül megállapítja, hogy a Bizottság által hivatkozott kiegészítő intézkedéseket a kérdéses irányelvek nem említik, így azoknak az elfogadása nem követelhető meg a tagállamoktól. N. Jääskinen a Bizottság azon érveit is elutasítja, amelyek szerint Németország nem teljesítette a díjak megállapítására, valamint a hálózati

szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségek korlátozását és a hozzáférési díjak csökkentését célzó mechanizmus bevezetésére vonatkozó kötelezettségeit.

E körülmények között N. Jämskinen arra az álláspontra jut, hogy a Bizottság keresetét el kell utasítani.

A C-557/10. sz. Bizottság kontra Portugália ügy

A főtanácsnok a Bíróságnak annak megállapítását javasolja, hogy Portugália nem teljesítette a 91/440 irányelvből és a 2001/14 irányelvből eredő kötelezettségeit. A portugál állam ugyanis egyrészt a CP Comboios de Portugal elnevezésű állami vasúttársaság döntéshozatali folyamatában e társaság eszközeit érintően alapvető szerepet tartott fenn, amely ellentétes az irányelvek által a vasúttársaságok számára biztosított gazdasági szabadsággal. Másrészt Portugália nem fogadta el a pályahálózat-működtetők pénzügyi egyensúlyának biztosításához szükséges intézkedéseket.

EMLÉKEZTETŐ: A főtanácsnok indítványa nem köti a Bíróságot. A főtanácsnok feladata, hogy teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva a rábízott ügy jogi megoldására vonatkozó javaslatot terjesszen a Bíróság elé. A Bíróság bírái most kezdik meg a tanácskozást a jelen ügyben. Az ítéletet későbbi időpontban hozzák meg.

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 indítványok teljes szövege ([C-473/10](#), [C-483/10](#), [C-555/10](#), [C-556/10](#) és [C-557/10](#)) megtalálható a CURIA honlapon

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499