

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2010. december 22.*

A C-338/09. sz. ügyben,

az EK 234. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Unabhängiger Verwaltungssenat Wien (Ausztria) a Bírósághoz 2009. augusztus 24-án érkezett, 2009. július 29-i határozatával terjesztett elő az előtte

a **Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH**

és

a **Landeshauptmann von Wien**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Lenaerts tanácselnök, D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, Juhász E. (előadó) és T. von Danwitz bírák,

* Az eljárás nyelve: német.

főtanácsnok: P. Cruz Villalón,
hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH képviseletében W. Punz Rechtsanwalt,
- az osztrák kormány képviseletében C. Pesendorfer, meghatalmazotti minőségben,
- a német kormány képviseletében M. Lumma és J. Möller, meghatalmazotti minőségben,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: P. Gentili avvocato dello Stato,
- az Európai Közösségek Bizottsága képviseletében G. Braun, N. Yerrell és I. Rogalski, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2010. szeptember 30-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az uniós jognak a letelepedés szabadsága, a szolgáltatásnyújtás szabadsága és a verseny területén meglévő, a közlekedési ágazatban alkalmazandó releváns rendelkezéseinek értelmezésére vonatkozik.

- 2 A jelen kérelmet a müncheni (Németország) székhelyű Yellow Cab Verkehrsbetriebs GmbH (a továbbiakban: Yellow Cab) és a Landeshauptmann von Wien (Bécs Land tartományfőnöke) között az említett társaság Bécs (Ausztria) területén, autóbusszal végzett, menetrend szerinti személyszállító járat üzemeltetési engedélyének megadására vonatkozó kérelmének elutasítását érintő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós szabályozás

- 3 Az EK 71. cikk (1) bekezdésének a) pontja – jelenleg az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének a) pontja – alapján, amely feljogosította az Európai Unió Tanácsát, hogy az említett rendelkezésben előírt eljárás keretében meghatározza a valamely tagállam

területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokat, a Tanács elfogadta az 1997. december 11-i 11/98/EK tanácsi rendelettel (HL 1998. L 4., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 3. kötet, 62. o.) módosított, az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás közös szabályairól szóló, 1992. március 16-i 684/92/EGK tanácsi rendeletet (HL L 74., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 1. kötet, 306. o.; a továbbiakban: 684/92 rendelet).

- 4 A 684/92 rendelet „Engedélyezési eljárás” címet viselő 7. cikkének (4) bekezdése a következőt írja elő:

„Az engedélyt nem lehet kiállítani, ha:

[...]

d) bebizonyosodik, hogy a kérdéses [helyesen: engedély tárgyát képező] járat a már engedélyezett menetrend szerinti járatokat közvetlenül veszélyezteti, kivéve ha a kérdéses menetrend szerinti járatokat csak egyetlen fuvarozó vagy fuvarozócsoport üzemelteti;

e) nyilvánvalóvá válik, hogy a kérelemben szereplő [helyesen: engedély tárgyát képező] járatok üzemeltetése az érintett útvonalak [helyesen: útvonalakon meglévő járatok] közül csak a legjövődélmezőbbre irányul;

[...]”

- 5 Az EK 71. cikk (1) bekezdésének b) pontja – jelenleg az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének b) pontja – alapján, amely feljogosította az Európai Unió Tanácsát, hogy meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet, a Tanács elfogadta a valamely tagállamban nem honos fuvarozók számára a belföldi közúti személyszállítási szolgáltatás feltételeinek megállapításáról szóló, 1997. december 11-i 12/98/EK tanácsi rendeletet (HL L 4., 1998., 10. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 3. kötet, 501. o.), amelynek 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Az a fuvarozó, aki ellenszolgáltatás fejében közúti személyszállítást végez és rendelkezik a [...] 684/92/EGK tanácsi rendelet 3a. cikkében előírt közösségi engedéllyel, az e rendeletben megállapított feltételekkel és a fuvarozó állampolgárságán vagy letelepedésének helyén alapuló megkülönböztetés nélkül ideiglenesen belföldi közúti személyszállítási szolgáltatásokat végezhet valamely másik tagállamban – a továbbiakban »fogadó tagállam« – anélkül, hogy ott székhellyel vagy telephellyel kellene rendelkeznie.

Az ilyen belföldi szállítási szolgáltatás a továbbiakban »kabortázs«.

- 6 E rendelet 2. cikkének szövege a következő:

„E rendelet alkalmazásában:

1. »Menetrend szerinti járat«: olyan járat, amelyen az utasok szállítása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kiteve történik. A menetrend szerinti járatot bárki igénybe veheti, adott esetben helyfoglalási kötelezettség mellett.

Az a tény, hogy a járat működési feltételei módosulhatnak, nem érinti a járat menetrend szerinti járatként történő besorolását.

2. »Különcélú menetrend szerinti járat«: olyan menetrend szerinti járat, amelyen meghatározott utascsoport szállítása más utasok kizárásával, meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kiteve történik.

Különcélú menetrend szerinti járatok közé a következők tartoznak:

- a) a dolgozók otthonuk és munkahelyük közötti szállítása;
- b) a tanulók és hallgatók otthonuk és oktatási intézményük közötti szállítása;
- c) a katonák és családjuk származási államuk és laktanyájuk közötti szállítása.

Az a tény, hogy egy különcélú járat az azt használók igényeihez igazodik, nem befolyásolhatja annak menetrend szerinti járatként történő besorolását.

3. »Különjárat«: olyan járat, amely nem felel meg a menetrend szerinti járat meghatározásának, beleértve a különcélú menetrend szerinti járatot is, továbbá amelynek fő jellemzője, hogy valamely ügyfél vagy magának a fuvarozónak a

kezdemenyezésére előzetesen összeállított utascsoport szállítását bonyolítja le. Az a tény, hogy ezek a járatok bizonyos időközönként közlekednek, nem érinti különjáratokként történő besorolásukat.

[...]"

7 Ugyanezen rendelet 3. cikke értelmében:

„Kabotázs a következő járatok esetén megengedett:

1. különcélú menetrend szerinti járat, amennyiben a szervező és a fuvarozó egymással szerződést kötött;
2. különjárat;
3. menetrend szerinti járat, amennyiben azt a fogadó államban nem honos fuvarozó a 684/92/EGK rendelettel összhangban üzemeltetett nemzetközi, menetrend szerinti járat keretében bonyolítja le.

Ilyen nemzetközi járatról függetlenül kabotázs nem végezhető.

E bekezdés hatálya nem terjed ki a városi és elővárosi járatokra.

A »városi és elővárosi járatok« alatt olyan járatokat kell érteni, amelyek egy városközpont vagy az agglomeráció, valamint a városközpont [helyesen: e városközpont, illetve ezen agglomeráció] és a környező területek közötti szállítási igényeket elégítik ki.”

- 8 Az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 300., 88. o.) 2011. december 4-i hatállyal helyezi hatályon kívül a 684/92 rendeletet és a 12/98 rendeletet. Ennélfogva az alapeljárásbeli tényállás a 684/92 rendelet és a 12/98 rendelet időbeli hatálya alá tartozik.
- 9 Az alapeljárásbeli tényállás az 1991. június 20-i 1893/91/EGK tanácsi rendelettel (HL L 169., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 314. o.) módosított, a vasúti, közúti és belvízi közúti közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet (HL L 156., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 19. o.; a továbbiakban: az 1191/69 rendelet) időbeli hatálya alá tartozik, amely rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében a következő fogalom meghatározás szerepel:

„A »közszolgáltatási kötelezettség« olyan kötelezettségeket jelent, amelyeket a kérdéses fuvarozási vállalkozás nem vállalna, vagy nem ugyanilyen mértékben, illetve nem azonos feltételekkel vállalna, ha saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt.”

- 10 Az 1191/69 rendeletet 2009. december 3-i hatállyal a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 315., 1. o.) hatályon kívül helyezte. E rendelet 2. cikkének e) pontjában szerepel a „közszolgáltatási kötelezettség” fogalom meghatározása,

amelynek tartalma lényegében megegyezik az 1191/69 rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében szereplő fogalom meghatározás tartalmával.

A nemzeti szabályozás

- ¹¹ A menetrend szerinti autóbuszjáratról végzett személyszállításról szóló osztrák törvénynek (Kraftfahrliniengesetz, BGBl I. 203/1999. szám; a továbbiakban: KfIG) „Fogalom meghatározások, az engedélyek tartalma és hatálya” címet viselő 1. §-a – az alapeljárásbeli jogvitára alkalmazandó változatában (BGBl I. 153/2006. sz.) – a következőképpen rendelkezik:

„(1) A menetrend szerinti autóbuszjáratok azok a járatok, amelyeken az utasok autóbuszal történő, személyszállítási vállalkozás általi fuvarozása meghatározott időközönként, meghatározott útvonalon, az utasokat előre meghatározott megállóhelyeken felvéve és kitéve történik. A menetrend szerinti járatokat bárki igénybe veheti, adott esetben helyfoglalási kötelezettség mellett.

[...]

(3) Az (1) bekezdés szerinti belföldi és határokon átnyúló menetrend szerinti autóbuszjáratról történő szállítás koncesszióköteles; az olyan menetrend szerinti autóbuszjáratról történő szállítás esetén, amelynek végállomása a [...] tagállamok vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes államok vagy Svájc területén van, az e koncesszióhoz hasonló engedélyre van szükség.”

- ¹² A KfIG-nek a „Koncesszió és engedély iránti kérelem benyújtására vonatkozó kötelezettség, a koncesszió iránti kérelem tartalma” címet viselő 2. §-a előírja, hogy a koncesszió vagy az engedély megadásához a fuvarozónak közvetlenül az illetékes hatósághoz benyújtandó kérelme szükséges, és meghatározza azokat a – különösen

a kérelmező azonosságára és székhelyére, megbízhatóságára, műszaki ismereteire, pénzügyi teljesítőképességére, a kérelmezett járat útvonalára, a koncesszió kért időtartamára, az alkalmazandó szállítási díj-szintre, valamint a használandó járművek felszereltségére vonatkozó – információkat, amelyeknek e kérelemben szerepelniük kell.

- 13 E törvény „Felügyeleti hatóságok” címet viselő 3. §-ának (1) bekezdésében kimondja, hogy a Landeshauptmann (a Land tartományfőnöke) rendelkezik hatáskörrel a törvény 1. §-ában előírt koncesszió megadására.
- 14 Az említett törvény „Az engedélyek megadásának feltételei és a megadást kizáró okok” címet viselő 7. §-ának (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A koncessziót akkor lehet megadni, ha:

- (1) a pályázó vagy szükség esetén a 10. § (5) bekezdése szerinti fuvarozó megbízható és szakmailag alkalmas, valamint pénzügyileg teljesítőképes;
- (2) a pályázó természetes személy osztrák állampolgár és a vállalkozás (1. §, (2) bekezdés, 2. pont) székhelye belföldön van. [...] más tagállamok vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes egyéb állam állampolgárai és az ezen államok belföldi székhellyel vagy állandó telephellyel is rendelkező vállalkozásai az osztrák pályázókkal egy tekintet alá esnek;

- (3) az üzemeltetés módja a szóba jöhető közlekedési igények célszerű és gazdaságos kielégítését biztosítja, és
- (4) a koncesszió megadása egyébként nem sért közérdeket. Ez a kizáró ok különösen akkor áll fenn, ha

[...]

- b) a kérelmezett menetrend szerinti autóbuszjárat alkalmas azon közlekedési vállalkozások személyszállítási feladatai teljesítésére a veszélyeztetésére, amelyek üzemeltetési területét (14. §, (1)–(3) bekezdése) a kért vonal egészben vagy részben lefed, vagy
- c) a kérelmezett menetrend szerinti autóbuszjárat megelőzi a közlekedés közszükségletnek jobban megfelelő, azon közlekedési vállalkozások általi kialakítását, amelyek üzemeltetési területét (14. §, (4) bekezdése) a kért útvonal egészében vagy részben lefed, és e vállalkozások valamelyike a járat szükséges fejlesztését a felügyeleti szerv által megállapítandó megfelelő, legfeljebb hat hónapos határidőn belül elvégzi.”

15 A KfIG „Üzemeltetési terület” címet viselő 14. §-ának szövege a következő:

„(1) A 7. § (1) bekezdése 4. pontjának b) alpontja szerinti üzemeltetési terület addig terjed, ameddig a kérelmezett járat a már koncesszióba adott tömegközlekedést nem veszélyezteti.

(2) A személyszállítási feladatok teljesítésének veszélyeztetése akkor következik be, ha valamely közlekedési vállalkozást jelentős kár éri az általa végzett tömegközlekedés üzemeltetésével kapcsolatban, ami akkor valósul meg, ha a veszélyeztetett járat tekintetében a vállalkozás az üzemeltetés jövedelmezőségét nyilvánvalóan veszélyeztető bevételkiesést szenved el.

(3) Ha valamely közlekedési vállalkozás olyan bevételkiesésről számol be, amely – valamely új koncesszió vagy útvonalváltozást tartalmazó koncesszió megadása miatt – nyilvánvalóan veszélyezteteti üzemeltetésének egyensúlyát, úgy a felügyeleti hatósággal közölnie kell azokat a – részben csak a vállalkozás számára ismert – adatokat, amelyek lehetővé teszik az említett hatóságnak azon hatások értékelését, amelyeket az érintett járat jövedelmezőségét illetően a bevételkiesés okozni fog.

(4) A 7. § (1) bekezdése 4. pontjának c) alpontja szerinti üzemeltetési terület alatt azt a területet kell érteni, amelyen a már létező autóbuszjárat kielégíti a szállítási szükségletet.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- ¹⁶ 2008. január 25-i kérelmével a Yellow Cab a KfIG alapján a Landeshauptmann von Wientől kizárólag Bécs területén belül működő, meghatározott útvonalon közlekedő, személyszállító autóbuszjárat üzemeltetésére vonatkozó engedély megadását kérte.
- ¹⁷ Ezen útvonal gyakorlatilag teljes hosszán – egy 2005. május 17-én megadott koncesszió alapján – másik társaság üzemeltet személyszállító autóbuszjáratot.

- 18 A Yellow Cab kérelmét az illetékes közigazgatási hatóság lényegében az alábbi okok alapján utasította el. Egyrészt a másik tagállamban letelepedett Yellow Cab – a KfG 7. §-a (1) bekezdésének 2. pontjában szereplő rendelkezésekkel ellentétben – osztrák területen nem rendelkezik sem székhellyel, sem állandó telephellyel. Másrészt a Yellow Cab kérelmében szereplővel azonos útvonalon jelenleg személyszállító autóbuszjáratot üzemeltető vállalkozással a KfG 7. §-a (1) bekezdése 4. pontja b) alpontjának megfelelően konzultáltak, és e vállalkozás kijelentette, hogy a kért koncesszió megadása esetén a járatot többé már nem lehet gazdasági szempontból fenntartható feltételek mellett üzemeltetni.
- 19 Az Unabhängiger Verwaltungssenat Wien – amelyhez a Yellow Cab keresetet nyújtott be – kétségeit fejezi ki a szóban forgó nemzeti szabályozásnak az EK-Szerződés letelepedés szabadságára, szolgáltatásnyújtás szabadságára és versenyre vonatkozó szabályaival való összeegyeztethetőségét illetően.
- 20 Az említett bíróság lényegében kifejti, hogy kizárólag a nem osztrák származású kérelmezők esetében képez különös akadályt az a kötelezettség, amely szerint a menetrend szerinti, személyszállító autóbuszjárat koncesszió alapján való üzemeltetésének engedélyezéséhez osztrák területen kell székhellyel vagy állandó telephellyel rendelkezni, amennyiben az osztrák – természetes vagy jogi személy – kérelmezők főszabály szerint az Osztrák Köztársaság területén rendelkeznek székhellyel vagy lakóhellyel. Jóllehet a menetrend szerinti személyszállítás biztosítása közérdek, a kérdést előterjesztő bíróság kétli, hogy ilyen mértékben kellene korlátozni a letelepedés szabadságát és a szolgáltatásnyújtás szabadságát.
- 21 Ezen túlmenően – a már koncesszióba adott járat tekintetében a kérelmezett új járat általi, gazdasági szempontból való hátrányokozás tilalmával kapcsolatos feltételt illetően – a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a nemzeti szabályozás vonatkozó rendelkezése főként azokat a vállalkozásokat óvja a versenytől, amelyek a részükre koncesszióba adott járatokat nem megfelelően és nem jövedelmezően üzemeltetik.

A kérdést előterjesztő bíróság hangsúlyozza, hogy a jelen ügyben a kérelmező vállalkozás – gyakorlatilag ugyanazon személyszállító autóbuszjárat működtetése tekintetében – a már koncesszióval rendelkező, versenytárs vállalkozás által alkalmazott viteldíjhoz képest jelentősen alacsonyabb jegyárral számolt.

- 22 A kérdést előterjesztő bíróság végül megjegyzi, hogy jöllehet a Szerződés versenyre vonatkozó rendelkezései főszabály szerint a vállalkozások tevékenységeit érintik, a tagállamok arra is kötelesek, hogy ne hozzanak olyan intézkedéseket, amelyek alkalmasak arra, hogy a vállalkozásokra vonatkozó versenyszabályok hatékony érvényesülését gátolják. Márpedig az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás azzal a következménnyel járna, hogy megakadályozná a menetrend szerinti autóbuszjáratokkal végzett személyszállítási szolgáltatást előnyösebb árakon kínálni képes valamely vállalkozás piacra jutását annak ellenére, hogy a személyszállító járatok megfelelően és előnyös árak mellett működő rendszere jelentős közérdeket elégít ki.

- 23 A fenti megfontolások fényében az Unabhängiger Verwaltungssenat Wien úgy határozott, hogy felfüggeszti az eljárást, és az alábbi kérdéseket terjeszti előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé:

„1) Összeegyeztethető-e az EUMSZ [49. és azt követő, valamint 56. és azt követő] cikkeinek értelmében vett letelepedés és szolgáltatásnyújtás szabadságával és az EUMSZ [101. és azt követő] cikkeinek értelmében vett uniós versenyjogi rendelkezésekkel, hogy valamely – menetrend szerint meghatározott megállóhelyeket rendszeresen érintő – autóbuszjárat, vagyis valamely tömegközlekedési eszköz

üzemeltetésének engedélyezésére vonatkozó nemzeti jogszabály az engedély feltételeként előírja:

- a) hogy a kérelmező vállalkozásnak már a járat üzemeltetésének megkezdése előtt és különösen a koncesszióba adás időpontjában székhellyel vagy telephellyel kell rendelkeznie az engedélyező hatóság szerinti államban;

 - b) hogy a kérelmező vállalkozásnak legkésőbb a járat üzemeltetése megkezdésének időpontjától székhellyel vagy telephellyel kell rendelkeznie az engedélyező hatóság szerinti államban?
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
- 2) Összeegyeztethető-e az EUMSZ [49. és azt követő, valamint az 56. és azt követő] cikkeinek értelmében vett letelepedés és szolgáltatásnyújtás szabadságával és az EUMSZ [101. és azt követő] cikkeinek értelmében vett uniós versenyjogi rendelkezésekkel, hogy valamely – menetrend szerint meghatározott megállóhelyeket rendszeresen érintő – autóbusszjárat, vagyis valamely tömegközlekedési eszköz üzemeltetésének engedélyezésére vonatkozó nemzeti jogszabály úgy rendelkezik, hogy meg kell tagadni az engedély megadását, ha a kérelmezett, gépjárművel végzett menetrend szerinti személyszállítás megkezdése esetén valamely – részben vagy teljesen azonos útvonalon közlekedő – versenytárs vállalkozás e járat üzemeltetéséből származó bevételkiesése olyan számottevő, hogy e járatnak a versenytárs vállalkozás általi további üzemeltetése piacgazdasági szempontból már nem gazdaságos?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Előzetes megállapítások

- 24 Előzetesen meg kell jegyezni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság két kérdése különösen a verseny területén az EUMSZ 101. és azt követő cikkeken szereplő uniós jogra vonatkozik.
- 25 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy noha az EUMSZ 101. és 102. cikk önmagában csakis a vállalkozások tevékenységét érinti, és nem vonatkozik a tagállamoktól származó törvényi vagy rendeleti intézkedésekre, e cikkektől még – az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésével együttesen értelmezve, amely együttműködési kötelezettséget ír elő – kötelezik a tagállamokat arra, hogy ne hozzanak vagy ne tartsanak hatályban olyan – akár törvényi, akár pedig rendeleti – intézkedéseket, amelyek alkalmasak arra, hogy a vállalkozásokra vonatkozó versenyszabályok hatékony érvényesülését gátolják (lásd a C-198/01. sz. CIF-ügyben 2003. szeptember 9-én hozott ítélet [EBHT 2003., I-8055. o.] 45. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, valamint a C-94/04. és C-202/04. sz., Cipolla és társai egyesített ügyekben 2006. december 5-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-11421. o.] 46. pontját).
- 26 A Bíróság kimondta, hogy az EUSZ 4. cikk (3) bekezdését és az EUMSZ 101. cikket sérti akár az, ha valamely tagállam előírja vagy előnyben részesíti az EUMSZ 101. cikkel ellentétes megállapodások kötését, vagy az ilyen megállapodások hatását erősíti, akár pedig ha a saját szabályozásának állami jellegét megszünteti azáltal, hogy a gazdasági jellegű döntések meghozatalának felelősségét magán piaci szereplőkre ruházza (lásd a fent hivatkozott CIF-ügyben hozott ítélet 46. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot, valamint a fent hivatkozott, Cipolla és társai egyesített ügyekben hozott ítélet 47. pontját).

- 27 Mindazonáltal meg kell állapítani, hogy az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás nem tartozik ezek közül az egyik esetbe sem. Következésképpen a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelmet nem kell az uniós versenyjogi szabályok tükrében vizsgálni.

Az első kérdésről

- 28 A kérdést előterjesztő bíróság ezzel a kérdésével lényegében arról szeretne megbizonyosodni, hogy az uniós jognak a szolgáltatásnyújtás szabadsága és a letelepedés szabadsága területén meglévő rendelkezéseit úgy kell-e értelmezni, hogy azokkal elmentés valamely tagállamnak az alapügyben szereplőhöz hasonló azon szabályozása, amely előzetesen meghatározott menetrend szerint meghatározott megállóhelyeket rendszeresen érintő valamely városi tömegközlekedési autóbuszjárat üzemeltetési engedélyének megadása céljából előírja, hogy még a más tagállamokban letelepedett kérelmező gazdasági szereplőknek is székhellyel vagy telephellyel kell rendelkezniük e tagállam területén.
- 29 E kérdés megválaszolásához hangsúlyozni kell, hogy a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságát nem az EUMSZ 56. cikkben szereplő rendelkezés – amely általánosságban vonatkozik a szolgáltatásnyújtás szabadságára –, hanem az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésében szereplő különös rendelkezés szabályozza, amelynek értelmében „[a] közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára a közlekedésre vonatkozó cím rendelkezései az irányadók” (lásd ebben az értelemben a 4/88. sz. Lambregts Transportbedrijf ügyben 1989. július 13-án hozott ítélet [EBHT 1989., 2583. o.] 9. pontját).
- 30 Következésképpen a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó elvek alkalmazását a Szerződés szerint a közös közlekedéspolitika végrehajtásával kell elérni (lásd a C-17/90. sz. Pinaud Wieger ügyben 1991. november 7-én hozott ítélet [EBHT 1991., I-5253. o.] 7. pontját).

- 31 Márpedig meg kell állapítani, hogy az alapügyben szereplő szállítás nem tartozik a Tanács által az EK 71. cikk (1) bekezdése alapján a közlekedési szolgáltatások liberalizálása céljából elfogadott rendelkezések hatálya alá.
- 32 Egyfelől ugyanis nem vitatott, hogy a Yellow Cab által tervezett autóbuszjárat üzemeltetése nem tartozik a nemzetközi szállítás fogalma, ekként pedig a 684/92 rendelet hatálya alá. Másfelől a 12/98 rendeletet illetően meg kell jegyezni, hogy ez utóbbi alkalmazási feltételei nem teljesülnek az alapügyben, mivel a Yellow Cab által tervezett menetrend szerinti járatok nem tekinthetők a menetrend szerinti nemzetközi járatok e rendelet 3. cikkének (3) bekezdése szerinti nemzeti szegmensének, és mivel e járatok – lévén, hogy azokat kizárólag Bécs területén kívánják üzemeltetni – az említett rendelet hatálya alól ugyanezen rendelkezés alapján kizárt városi vagy elővárosi járatoknak minősülnek
- 33 E feltételek mellett az alapügyben szereplő nemzeti szabályozást az EUMSZ letelepedés szabadságának területén meglévő rendelkezései tükrében – amely rendelkezések közvetlenül alkalmazandók a közlekedésre –, és nem e Szerződés közlekedéssel kapcsolatos címe figyelembevételével kell értékelni.
- 34 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a fogadó tagállam területén székhellyel vagy telephellyel rendelkezésre irányuló kötelezettség – mint olyan – logikailag nem képezheti a letelepedés szabadságának akadályát vagy korlátozását. Amint ugyanis arra az osztrák kormány helyesen rámutatott, ez a kötelezettség a legenyhébb korlátozást sem képezi a más tagállamokban letelepedett gazdasági szereplőknek ügynökségek vagy telephelyek e területen való létrehozásával kapcsolatos szabadságát illetően.

- 35 Következésképpen az alapügyben szereplőhöz hasonló helyzetben azt kell megvizsgálni, hogy a letelepedési jog gyakorlásának akadályát képezhetik-e a menetrend szerinti személyszállító autóbuszjárat üzemeltetési engedélye megszerzésének feltételeként a fogadó tagállam területén székhellyel vagy telephellyel rendelkezés követelményét övező részletszabályok.
- 36 E tekintetben a kérdést előterjesztő bíróság elsősorban arra a helyzetre utal, amelyben az üzemeltetési engedély megadását megelőzően az érdekelt külföldi vállalkozónak székhellyel vagy telephellyel kell rendelkeznie a fogadó tagállam területén, másodszorban pedig arra a helyzetre, amelyben e követelménynek az engedély megadását követően, és legkésőbb a koncesszióba adott, menetrend szerinti járat üzemeltetése megkezdésének időpontjától kell megfelelnie.
- 37 Márpedig visszatartó erővel bír annak megkövetelése, hogy valamely másik tagállamban letelepedett és a fogadó tagállamban menetrend szerinti személyszállító autóbuszjárat üzemeltetési engedélyét megszerezni kívánó gazdasági szereplő székhellyel vagy telephellyel rendelkezzen ez utóbbi állam területén még azelőtt, hogy e járat üzemeltetését részére koncesszióba adnák. A rendes körülmények között gondos gazdasági szereplő ugyanis nem hajlandó – esetlegesen jelentős – befektetéseket végezni akkor, amikor teljesen bizonytalan abban, hogy megszerzi-e az ilyen engedélyt.
- 38 Ehhez hozzá kell tenni, hogy úgy tűnik, az ilyen követelmény által előidézett korlátozás egyáltalán nem igazolt az osztrák kormány által felhozott és az autóbuszjáratok üzemeltetése terén az egyenlő versenyfeltételek biztosításának, valamint az Ausztriában hatályos szociális és munkajog tiszteletben tartása garantálásának szükségességéhez kapcsolódó célkitűzések tükrében.

- 39 Következésképpen az ilyen követelmény a letelepedési jog területén meglévő uniós szabályokkal ellentétes korlátozásnak minősül.
- 40 Ezzel szemben nem ellentétes az uniós jog szabályaival az osztrák területen való letelepedés követelménye, amennyiben azt az üzemeltetési engedély megadását követően és a járat vállalkozó általi üzemeltetésének megkezdését megelőzően alkalmazzák.
- 41 A fenti megfontolásokra tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az alapügyben szereplőhöz hasonló azon tagállami szabályozás, amely előzetesen meghatározott menetrend szerint meghatározott megállóhelyeket rendszeresen érintő valamely városi tömegközlekedési autóbuszjárat üzemeltetési engedélyének megadása céljából előírja, hogy a más tagállamokban letelepedett kérelmező gazdasági szereplők még az előtt székhellyel vagy telephellyel rendelkezzenek e tagállam területén, hogy e járat üzemeltetési engedélyt részükre megadnák. Ezzel szemben az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes a letelepedés követelményét előíró nemzeti szabályozás, amennyiben azt ezen engedély megadását követően és az említett járat kérelmező általi üzemeltetésének megkezdését megelőzően követelik meg.

A második kérdésről

- 42 Ezzel a kérdéssel a kérdést előterjesztő bíróság azt kívánja megtudni, hogy az uniós jogban a szolgáltatásnyújtás szabadsága és a letelepedés szabadsága területén meglévő rendelkezéseit úgy kell-e értelmezni, hogy azokkal ellentétes az alapügyben szereplőhöz hasonló azon nemzeti szabályozás, amely előírja, hogy az előzetesen meghatározott menetrend szerint meghatározott megállóhelyeket rendszeresen érintő valamely városi autóbuszjárat üzemeltetése céljából kért engedélyt meg kell tagadni,

ha ezen engedély megadásának következtében a kérelmezett járatéval részben vagy teljesen azonos útvonalon közlekedő járat üzemeltetési engedélyével már rendelkező versenytárs vállalkozás bevételei olyan számottevő mértékben csökkennének, hogy a koncesszióba adott járat további üzemeltetése piacgazdasági szempontból már nem lenne gazdaságos.

- 43 A jelen ítélet 29–33. pontjában kifejtettekre tekintettel ezt a kérdést kizárólag a letelepedés szabadságának szemszögéből kell megvizsgálni.
- 44 Előzetesen meg kell jegyezni, hogy az iratokban szereplő adatok szerint az alapügyben szereplő autóbuszjáratok alapvetően idegenforgalmi célokat szolgálnak, oly módon, hogy az ilyen járatok üzemeltetéséhez kapcsolódó kötelezettségek nem felelnek meg az 1191/69 rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében szereplő fogalom meghatározás szerinti közszolgáltatási kötelezettségeknek.
- 45 Hangsúlyozni kell, hogy az alapügyben szereplőhöz hasonló azon nemzeti szabályozás, amely valamely turista buszjárat üzemeltetését engedély megszerzéséhez köti, főszabály szerint a letelepedés szabadságának az EUMSZ 49. cikk értelmében vett korlátozását valósítja meg, mivel arra irányul, hogy korlátozza a szolgáltatást nyújtók számát, függetlenül az érintett szakemberek közötti, állampolgárságon alapuló hátrányos megkülönböztetés állítólagos hiányától (lásd analógia útján a C-169/07. sz. Hartlauer-ügyben 2009. március 10-én hozott ítélet [EBHT 2009., I-1721. o.] 36. és 39. pontját).
- 46 Következésképpen azt kell megvizsgálni, hogy az alapügyben szereplő szabályozás objektív módon igazolható-e.

- 47 Meg kell jegyezni, hogy – amint az a Bírósághoz benyújtott iratokból kitűnik – a KfIG „Az engedélyek megadásának feltételei és a megadást kizáró okok” címet viselő 7. §-a (1) bekezdésének 4. pontja az üzemeltetési engedély megadásának megtagadására vonatkozó szempontként a közérdeklél való ellentétességre hivatkozik, ugyanezen rendelkezés b) és c) pontjában pedig olyan helyzeteket említ, amelyekben ezt a kizáró okot kifejezetten alkalmazni kell. E törvény „Üzemeltetési terület” címet viselő 14. §-a említi az engedéllyel már rendelkező valamely vállalkozás olyan bevételkiesését, amely nyilvánvalóan veszélyezteti valamely járat általa történő üzemeltetésének jövedelmezőségét.
- 48 Meg kell állapítani, hogy a második kérdés – a kérdést előterjesztő bíróság megfogalmazásában – az ehhez hasonló bevételkiesésen alapuló szempont meghatározó szerepére és az engedély valamely új gazdasági szereplő számára történő megadása esetén az érintett vállalkozás általi üzemeltetésnek – piacgazdasági szempontból – nem gazdaságos jellegére vonatkozik.
- 49 Következésképpen vizsgálatában a Bíróság figyelembe veszi mind a KfIG vonatkozó rendelkezéseinek szövegét, mind pedig e törvénynek – a második kérdés megfogalmazásából kitűnő – értelmezését.
- 50 E tekintetben – amint azt az Európai Közösségek Bizottsága helytállóan megállapítja – az alapügyben szereplőhöz hasonló autóbuszjáratok üzemeltetése alkalmas arra, hogy olyan közérdekű célkitűzést szolgáljon, mint amilyen az idegenforgalom előmozdítása, idegenforgalmi célokból a közlekedés meghatározott útvonalak révén történő mederbe terelésén keresztül a közlekedésbiztonság-politika, vagy akár az egyéni közlekedési eszközök alternatívájaként a tömegközlekedési módok biztosítása révén a környezetvédelem.
- 51 Ezzel szemben, az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében valamely versenytárs autóbuszjárat jövedelmezőségének biztosítására irányuló célkitűzés – tisztán gazdasági

jellegű okként – nem képezhet olyan nyomós közérdeket, amely igazolhatná a Szerződés által biztosított alapvető szabadság korlátozását (lásd a C-384/08. sz. Attanasio Group ügyben 2010. március 11-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-2055. o.] 55. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 52 Különösen az annak megakadályozására irányuló érdeket illetően, hogy valamely járat engedélyezése közvetlenül veszélyeztesse a már engedélyezett, menetrend szerinti járatok meglétét, emlékeztetni kell arra, hogy – a 684/92 rendelet értelmében – természetesen igazolható az ilyen engedély megtagadása az ehhez hasonló érdek alapján, amint az e rendelet 7. cikke (4) bekezdésének d) pontjából kitűnik. Mivel azonban ezt a rendelkezést az alapügyben szereplő jogvita körülményeire tekintettel nem kellett alkalmazni, nem fogadható el, hogy – e szabályozási kereten kívül és az idegenforgalmi célokból üzemeltetett járatra vonatkozó kérelem esetén – az e rendelkezésben előírtakhoz hasonló célok igazolhassák a letelepedés szabadságának korlátozását.
- 53 Az arányosság vizsgálatát illetően emlékeztetni kell arra, hogy valamely előzetes hatósági engedélyezési rendszer nem igazolhatja a nemzeti hatóságok részéről megnyilvánuló olyan szabad mérlegelésen alapuló magatartást, amely megfosztja a különösen valamely alapvető szabadságra vonatkozó, az alapügyben felmerülőhöz hasonló uniós rendelkezéseket azok hatékony érvényesülésétől. Ahhoz, hogy az előzetes hatósági engedélyezési rendszer abban az esetben is igazolható legyen, ha korlátozza az említett alapvető szabadságot, annak olyan objektív, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és előzetesen ismert kritériumokon kell alapulnia, amelyek kellőképpen korlátok közé szorítják a nemzeti hatóságok mérlegelési jogkörének gyakorlását (a fent hivatkozott Hartlauer-ügyben hozott ítélet 64. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 54 Következésképpen az alapügyben szereplő nemzeti szabályozás olyan értelmezése esetén, miszerint a hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóság az engedély iránti kérelem értékelését kizárólag az engedély jogosultjának az üzemeltetés jövedelmezőségével kapcsolatos állításai alapján végzi el, jóllehet e vállalkozás az új engedély megadását kérő vállalkozás potenciális közvetlen versenytársa, az értékelés ilyen módja ellentétes

az uniós szabályokkal, mivel veszélyeztetheti az érintett engedély iránti kérelem elbírálásának objektivitását és pártatlanságát (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Hartlauer-ügyben hozott ítélet 69. pontját).

- 55 A fenti megfontolásokra tekintettel a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely előírja, hogy valamely turista buszjárat üzemeltetése céljából kért engedély megadását amiatt kell megtagadni, hogy a kérelmezett járatával részben vagy teljesen azonos útvonalon közlekedő járat üzemeltetési engedélyével már rendelkező versenytárs vállalkozás jövedelmezősége – kizárólag e versenytárs vállalkozás állításai alapján – csökkenne.

A költségekről

- 56 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 (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) Az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az alapügyben szereplőhöz hasonló azon tagállami szabályozás, amely előzetesen meghatározott menetrend szerint meghatározott megállóhelyeket rendszeresen érintő valamely városi tömegközlekedési autóbuszjárat üzemeltetési**

engedélyének megadása céljából előírja, hogy a más tagállamokban letelepedett kérelmező gazdasági szereplők még azelőtt székhellyel vagy telephellyel rendelkezzenek e tagállam területén, hogy e járat üzemeltetési engedélyét részükre megadnák. Ezzel szemben az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes a letelepedés követelményét előíró nemzeti szabályozás, amennyiben azt ezen engedély megadását követően és az említett járat kérelmező általi üzemeltetésének megkezdését megelőzően követelik meg.

- 2) Az EUMSZ 49. cikket úgy kell értelmezni, hogy azzal ellentétes az a nemzeti szabályozás, amely előírja, hogy valamely turista buszjárat üzemeltetése céljából kért engedély megadását amiatt kell megtagadni, hogy a kérelmezett járatéval részben vagy teljesen azonos útvonalon közlekedő járat üzemeltetési engedélyével már rendelkező versenytárs vállalkozás jövedelmezősége – kizárólag e versenytárs vállalkozás állításai alapján – csökkenne.

Aláírások