



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (tizedik tanács)

2020. november 12.\*

„Tagállami kötelezettségszegés – 2007/59/EK irányelv – A mozdonyvezetők minősítése – A 3. cikk a) pontja – Illetékes nemzeti hatóság – 2004/49/EK irányelv – A 16. cikk (1) bekezdése – Biztonsági hatóság – Több hatóság kijelölése”

A C-796/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt 2019. október 29-én

az **Európai Bizottság** (képviselik: W. Mölls és C. Vrignon, meghatalmazotti minőségben)

felperesnek

az **Oszták Köztársaság** (képviselik: J. Schmoll és A. Posch, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (tizedik tanács),

tagjai: M. Ilešič tanácselnök (előadó), C. Lycourgos és I. Jarukaitis bírák,

főtanácsnok: M. Campos Sánchez-Bordona,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta következő

### Ítéletet

- 1 Keresetében az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy az Oszták Köztársaság – mivel a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK európai parlamenti irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv

\* Az eljárás nyelve: német.

(vasútbiztonsági irányelv) (HL 2004. L 164., 44. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 227. o.) 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóságtól eltérő hatóságot jelölt ki a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2007. L 315., 51. o.) értelmében vett „illetékes hatóságként” – nem teljesítette a 2007/59 irányelv 3. cikkének a) pontjából eredő kötelezettségeit.

## A jogi háttér

### Az uniós jog

#### A 2004/49 irányelv

- 2 A 2004/49 irányelv (13) és (22) preambulumbekzdése szerint:

„(13) Kötelezettségeik és feladataik teljesítése során az infrastruktúra működtetőinek és a vasúttársaságoknak olyan biztonsági rendszert kell létrehozniuk, amely teljesíti a közösségi követelményeket, és közös elemeket tartalmaz. A biztonságra és a biztonsági rendszer megvalósítására vonatkozó információkat át kell adniuk az érintett tagállam biztonsági hatóságainak.

[...]

(22) Az új közös vasútbiztonsági keretszabályok részeként minden tagállamban nemzeti hatóságokat kell létrehozni, amelyek szabályozzák és felügyelik a vasútbiztonságot. A hatóságok közösségi szintű együttműködésének elősegítése érdekében minden hatóságot ugyanazzal a minimális feladat- és hatáskörrel kell felruházni. A nemzeti biztonsági hatóságoknak nagy fokú függetlenséget kell biztosítani. Feladataikat nyíltan és hátrányos megkülönböztetés nélkül kell ellátniuk, hogy elősegítsék egy egységes közösségi vasúti rendszer létrehozását, és együttműködjenek döntéshozatali kritériumaik összehangolásában, különösen a nemzetközi szállítási szolgáltatásokat biztosító vasúttársaságok biztonsági tanúsítványa tekintetében.”

- 3 A 2004/49 irányelv 1. cikke értelmében ezen irányelv „célja a közösségi vasúti biztonság fejlesztése és javítása, valamint a vasúti szállítási szolgáltatások piacára való belépés elősegítése a következőkkel:

[...]

d) mindegyik tagállamban a biztonsági hatóság, valamint a baleseteket és váratlan eseményeket vizsgáló testület létrehozásának a követelménye;

[...]”

- 4 Ezen irányelv „Fogalom meghatározások” című 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ezen irányelv alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

[...]

g) »biztonsági hatóság«: az a nemzeti testület, amelyet az ezen irányelv szerinti vasútbiztonsági feladatok elvégzésével bíztak meg, illetve a tagállamok által ezekkel a feladatokkal megbízott más kétnemzetiségű testület, amely a határokon átnyúló egyedi infrastruktúrák egységes biztonsági rendszerének a biztosításával foglalkozik;

[...]

- 5 Az említett irányelv 9. cikkének (4) bekezdése szerint:

„Az infrastruktúra működtetői és a vasúttársaságok minden évben június 30. előtt éves biztonsági jelentést nyújtanak be a biztonsági hatóságnak az előző naptári évre vonatkozóan. A biztonsági jelentés a következőket tartalmazza:

- a) tájékoztatás arról, hogy a szervezet biztonsági célkitűzései hogyan teljesültek, továbbá a biztonsági tervek eredményei;
- b) a nemzeti biztonsági mutatók és az I. mellékletben meghatározott közös biztonsági mutatók alakulása, amennyiben az a jelentést benyújtó szervezet szempontjából lényeges;
- c) a belső biztonsági ellenőrzés eredményei;
- d) észrevételek a vasút és az infrastruktúra működésének azon hiányosságairól és üzemzavarairól, amelyek fontosak lehetnek a biztonsági hatóság számára.”

- 6 Ugyanezen irányelv 10. cikke (3) és (4) bekezdésének a szövege a következő:

„(3) Annak a tagállamnak a biztonsági hatósága állítja ki a (2) bekezdés szerinti tanúsítványt, ahol a vasúttársaság először kezdte meg a működését.

A (2) bekezdés szerint megadott tanúsítványban meg kell határozni az érintett vasúti szállítási szolgáltatás jellegét és terjedelmét. A (2) bekezdés a) pontja szerint megadott tanúsítvány az egész Közösségben érvényes az egyenértékű vasúti szállítási szolgáltatásokra.”

(4) Annak a tagállamnak a biztonsági hatósága, ahol a vasúttársaság kiegészítő vasúti szállítási szolgáltatások biztosítását tervezi, a (2) bekezdés b) pontjának megfelelően kiállítja a szükséges kiegészítő nemzeti tanúsítványt.”

- 7 A 2004/49 irányelvnek a „Feladatok” című 16. cikke az (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„Minden tagállam létrehoz egy biztonsági hatóságot. Ennek a hatóságnak – amely lehet a közlekedési minisztérium – szervezetileg, jogilag és a döntéshozatal szempontjából függetlennek kell lennie a vasúttársaságoktól, az infrastruktúra működtetőitől és a beszerző egységektől.”

- 8 E 16. cikk (2) bekezdése felsorolja az említett cikk (1) bekezdésében említett biztonsági hatóságra bízott minimális feladatokat.

- 9 Ezen irányelv „Éves beszámoló” című 18. cikke az alábbiakat írja elő:

„A biztonsági hatóság minden évben éves beszámolót tesz közzé az előző évben végzett tevékenységéről, és legkésőbb szeptember 30-ig továbbítja azt az [Európai Unió Vasúti] Ügynökségének. A jelentés a következő információkat tartalmazza:

- a) a vasútbiztonság alakulása, beleértve az I. mellékletben meghatározott közös biztonsági mutatók tagállami szintű összefoglalását;

[...]

- 10 Az említett irányelvnek „Biztonsági ajánlások” című 25. cikke a (2) és (3) bekezdésében a következőképpen rendelkezik:

„(2) Az ajánlásoknak a biztonsági hatóság és – amennyiben az ajánlás jellege miatt ez szükséges – az adott tagállam vagy a többi tagállam egyéb testületei vagy hatóságai a címzettjei. A tagállamok és biztonsági hatóságai megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a vizsgáló testületek által tett biztonsági ajánlásokat kellően figyelembe vegyék, és adott esetben annak megfelelően járjanak el.

(3) A biztonsági hatóság és más hatóságok vagy testületek, vagy adott esetben azok a tagállamok, amelyek az ajánlások címzettjei, legalább évente egyszer jelentést nyújtanak be a vizsgáló testülethez az ajánlások nyomán megtett vagy tervezett intézkedésekről.”

- 11 Ugyanezen irányelv I. melléklete meghatározza azokat a közös biztonsági mutatókat, amelyeket a biztonsági hatóságoknak jelenteniük kell a Bizottságnak.

*A 2007/59 irányelv*

- 12 A 2007/59 irányelv (17) és (19) preambulumbekzdése a következőket mondja ki:

„(17) A szükséges egységesség és átláthatóság biztosítása érdekében a Közösségnek a tagállamok által kölcsönösen elismert, egységes dokumentációs mintát kell meghatároznia, amely mind a mozdonyvezetők bizonyos alapkövetelményeknek való megfelelését, mind a szakképesítésüket és nyelvtudásukat tanúsítja, az alapengedély kiállítását a tagállamok illetékes hatóságaira, a harmonizált kiegészítő tanúsítványok kiállítását pedig a vasúttársaságokra és a pályahálózat-működtetőkre bízva.

[...]

(19) A biztonsági hatóságoknak az engedélyben, a harmonizált kiegészítő tanúsítványban és az engedélyekről és a harmonizált kiegészítő tanúsítványokról vezetett nyilvántartásokban található összes információt fel kell használniuk a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében említett, a személyzet bizonyítványainak jóváhagyására vonatkozó eljárás értékelésének megkönnyítése és az említett cikkekben szereplő biztonsági tanúsítványok kiadásának felgyorsítása érdekében.”

- 13 A 2007/59 irányelv 1. cikke szerint:

„Ezen irányelv meghatározza a közösségi vasútvonalakon közlekedő mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítésének feltételeit és eljárásait. Ezen irányelv meghatározza a tagállamok illetékes hatóságaira, a mozdonyvezetőkre és az ágazat egyéb szereplőire, különösen a vasúttársaságokra, a pályahálózat-működtetőkre és a képzési központokra háruló feladatokat.”

- 14 Ezen irányelv „Fogalommeghatározások” című 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

a) »illetékes hatóság«: a 2004/49/EK irányelv 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóság;

[...]”

- 15 Az említett irányelv „Csalás elleni intézkedések” című 5. cikke a következőket írja elő:

„Az illetékes hatóságok és a kiállító hatóságok minden szükséges lépést megtesznek annak érdekében, hogy az engedélyek és a tanúsítványok hamisításának és a 22. cikkben előírt nyilvántartások manipulálásának kockázatát elkerüljék.”

- 16 A 2007/59 irányelvnek „Az illetékes hatóság feladatai” című 19. cikke az (1) bekezdésében következőket írja elő:

„Az illetékes hatóság az alábbi feladatokat átlátható módon és megkülönböztetés nélkül látja el:

- a) a 6. és 14. cikkben előírtaknak megfelelően engedélyek kiállítása és frissítése, valamint másolatok készítése;
- b) a 16. cikk (1) bekezdésében előírt időszakos vizsgálatok és/vagy ellenőrzések biztosítása;
- c) a 29. cikkben előírtaknak megfelelően az engedélyek felfüggesztése és visszavonása, valamint a kiállító hatóság értesítése a tanúsítványok felfüggesztésére irányuló, indokolással ellátott kérelemmel;

[...]”

- 17 Ezen irányelv 22. cikke különböző kötelezettségeket állapít meg, amelyeket a nyilvántartások és az információcserre területén az illetékes hatóságoknak többek között teljesíteniük kell.

### ***Az osztrák jog***

- 18 A Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (a vasútról, a vasúti járművekről és a vasúti forgalomról szóló szövetségi törvény, BGBl. 60/1957) módosított változatában (a továbbiakban: az 1957. évi Eisenbahngesetz) főszabály szerint a szövetségi közlekedési, innovációs és technológiai minisztert (a továbbiakban: miniszter) bízta meg a 2004/49 irányelv 16. cikke értelmében vett biztonsági hatóság feladataival.

- 19 Az 1957. évi Eisenbahngesetz 130. §-a, amely e törvény „mozdonyvezetőkre” vonatkozó 9. fejezetében szerepel, eltérő hatáskört állapít meg ez utóbbiak tekintetében. E cikk szövege a következő:

„(1) A Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH rendelkezik hatáskörrel az engedély kiadására, az engedély adatainak naprakészé tételére, az engedély meghosszabbítására, az engedélyről másolat kiadására, valamint vagy az engedély visszavonására és az engedély felfüggesztésére. A Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-nak a közigazgatási eljárás keretében a [módosított Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991-et (az általános közigazgatási eljárásról szóló 1991. évi törvény, BGBl. 51/1991)] kell alkalmaznia.

(2) A [miniszter] a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-nak a hatáskörei gyakorlására vonatkozóan utasításokat adhat. Az (1) bekezdésben említett ügyekben a [miniszter] az általános közigazgatási eljárásról szóló módosított 1991. évi törvény 5. és 68. cikke értelmében vett felettes referenciahatóság.”

- 20 A Bundesgesetz über die Errichtung einer Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft (a vasúti infrastruktúra finanszírozásával foglalkozó társaság alapításáról szóló szövetségi törvény, BGBl. 201/1996) 3., 4., 6. és 10. §-ának szövege a következő:

„Feladatok

3. §

1. A Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH többek között a következő feladatokat látja el:

[...]

3. a vasúti terület hátrányos megkülönböztetéstől mentes fejlesztéséhez és javításához szükséges, valamint a vasúthálózat új vasúti technológiáit szolgáló valamennyi ügylet lebonyolítása és tevékenység ellátása, valamennyi olyan kapcsolódó ügylet lebonyolítása és tevékenység ellátása, amely hozzájárul a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH eredményének javításához, minden vasúttal kapcsolatos kutatási és fejlesztési intézkedés összehangolásában való részvétel;
4. a vasúti ágazatban akkreditált ellenőrző szervezet (kijelölt szervezet) valamennyi ügyletének lebonyolítása és tevékenységének ellátása;
5. a vasúti infrastruktúrát működtető vállalkozás általi átruházást követően, az 1957. évi Eisenbahngesetz 6. fejezetének megfelelően egy díjszabási szervezet feladatainak ellátása;
6. az 1957. évi Eisenbahngesetz 48. §-ának (4) bekezdése szerinti szakértői bizottság irányítása;
7. a hatáskör gyakorlása az 1957. évi Eisenbahngesetz 130. §-ának megfelelően;
8. a nyilvántartások létrehozásával és kezelésével kapcsolatos feladatok, köztük a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-ra az 1957. évi Eisenbahngesetz, illetve az e törvény alapján elfogadott rendelet alapján átruházott feladatok ellátása;

[...]

Az üzletrészek kezelése

4. §

A Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-ben fennálló üzletrészekre vonatkozó jogokat a szövetségi állam nevében a [miniszter] kezeli. Ez utóbbi jogosult a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-hoz a jelen szövetségi törvény szerinti feladatai ellátására vonatkozóan általános utasításokat intézni, és a tevékenységéről tájékoztatást kérni. A társaság alapszabályának elő kell írnia, hogy a társaság szervei kötelesek ezen utasítások teljesítésére és a beszámolók elkészítésére.

[...]

A Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH költségei

6. §

A Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-t üzletvezetése során gazdaságosan, körültekintően és a társaság célkitűzésének megfelelően kell eljárni. A szövetségi állam köteles viselni a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH személyi- és dologi jellegű költségeit, amennyiben e költségek a jelen szövetségi törvény által rábízott feladatok teljesítéséből erednek, és azokat harmadik személyek nem fedezhetik. A Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-nak ennek érdekében éves finanszírozási tervet kell készítenie, és be kell szereznie a szövetségi pénzügyminiszter és a [miniszter] hozzájárulását.

[...]

Adómentesség

10. §

(1) A Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH mentes a szövetségi törvények által meghatározott adók alól, kivéve a forgalmi adót, az eljárási költségeket, valamint a szövetségi közigazgatáshoz kapcsolódó költségeket, amennyiben ezek az adók és költségek az e szövetségi törvény értelmében a társaságra háruló feladatok végrehajtásából erednek.

[...]”

- 21 A Gesetz über Gesellschaften mit beschränkter Haftung (a korlátolt felelősségű társaságokról szóló törvény, RGBl. 58/1906) 20. §-ának szövege a következő:

„(1) A társaság képviselőjére vonatkozó jogkörük terjedelmét illetően az ügyvezetők kötelesek a társasággal szemben tiszteletben tartani az társasági szerződésben, a tagsági határozat vagy a felügyelőbizottságnak az ügyvezetőkre nézve kötelező jellegű rendelkezésében előírt valamennyi korlátozást.

[...]”.

### **A pert megelőző eljárás**

- 22 2015. november 20-i felszólító levelében a Bizottság közölte az Osztrák Köztársasággal, hogy kétségei vannak azzal kapcsolatban, hogy a 2007/59 irányelv rendelkezéseivel és különösen a 3. cikkének a) pontjával összeegyeztethető, hogy az ezen irányelv értelmében vett illetékes hatóságként a 2004/49 irányelv 16. cikkében említett illetékes hatóságtól eltérő jogalanyt jelölnek ki.
- 23 Az e felszólító levélre adott 2016. január 22-i válaszában az Osztrák Köztársaság arra hivatkozott, hogy a szóban forgó szabályozás megfelel az uniós jognak. Az Osztrák Köztársaság többek között hangsúlyozta, hogy a tagállamok intézményi autonómiája elvének megfelelően a 2007/59 irányelvvel nem ellentétes, hogy ez a tagállam az ezen irányelv értelmében vett illetékes hatóságra háruló feladatoknak – a miniszter felügyelete alatt történő – ellátásával a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-hoz hasonló szövetségi szervet bízson meg.
- 24 Mivel a Bizottság nem találta kielégítőnek e tagállam válaszait, 2017. április 28-án indokolással ellátott véleményt küldött e tagállamnak, amelyben fenntartotta a felszólító levelében kifejtett kifogását.
- 25 Az Osztrák Köztársaság ezen indokolással ellátott véleményre a 2017. június 21-i levelével válaszolt. E levélben e tagállam lényegében megismételte a Bizottság felszólító levelére adott 2016. január 22-i válaszában kifejtett álláspontját.
- 26 A Bizottság, mivel nem tartotta kielégítőnek az Osztrák Köztársaság válaszait, benyújtotta a jelen keresetet.

## A keresetről

### A felek érvelése

- 27 A Bizottság megjegyzi, hogy a 2007/59 irányelv 3. cikke a) pontjának meghatározása alapján az irányelv szerinti illetékes hatóság „a 2004/49/EK irányelv 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóság”. A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy a tagállamok kizárólag e hatóságot bízhatják meg a 2007/59 irányelv értelmében vett illetékes hatóság feladataival, mivel a nemzeti jogalkotó nem jogosult arra, hogy e célból más szervet jelöljön ki.
- 28 Márpedig, jóllehet az Osztrák Köztársaság a minisztert a 2004/49 irányelv szerinti „biztonsági hatóságként” jelölte ki, a 2007/59 irányelv szerinti „illetékes hatóságnak” a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH minősül, különösen az e hatóságra bízott és ez utóbbi irányelv 19. cikke (1) bekezdésének a)–c) pontjában felsorolt feladatok ellátása tekintetében.
- 29 E körülmények között a Bizottság úgy véli, hogy az Osztrák Köztársaság nem teljesítette a 2007/59 irányelvből eredő kötelezettségeit.
- 30 Ezen intézmény e tekintetben úgy véli, hogy el kell utasítani az Osztrák Köztársaság annak bizonyítása céljából felhozott érveit, hogy az e tagállam által elvégzett átültetés megfelel a 2007/59 irányelvnek.
- 31 Először is nem fogadható el az az érv, amely szerint a 2004/49 irányelv 16. cikke nem írja elő, hogy a biztonsági hatóság feladatait egyetlen hatóságra kell bízni.
- 32 Először is az uniós jogalkotó a 2004/49 irányelv 1. cikkének d) pontjában és 16. cikkének (1) bekezdésében a biztonsági hatóság megjelölésére az egyes számú alakot használta. Ehhez hasonlóan ezen irányelv 3. cikkének g) pontja az egyes számú alakot használva a „biztonsági hatóságot” az említett irányelv értelmében vett, a vasútbiztonsággal kapcsolatos feladatokkal megbízott „nemzeti testületként” határozza meg. Ugyanezen irányelv 16. cikkének (2) bekezdése is ebbe az irányba mutat, mivel azt írja elő, hogy az ott felsorolt feladatokat a „biztonsági hatóságra” kell bízni. Kétségtelen, hogy a 2004/49 irányelv egyes rendelkezései, a többes számú alak alkalmazásával, a „biztonsági hatóságokra” utalnak. Meg kell azonban állapítani, hogy az irányelv ezáltal együttesen utal valamennyi tagállam biztonsági hatóságára.
- 33 Másodszor az az összefüggés, amelybe e rendelkezések illeszkednek, megerősíti, hogy az uniós jogalkotó szándékosan választotta az egyes számú alakot, és hogy nincs olyan mozgástér, amely lehetővé tenné a feladatok több hatóság közötti megosztását. Így a 2004/49 irányelv 10. cikkének (3) és (4) bekezdése egy tagállamot szisztematikusan egy biztonsági hatósághoz társít. Ugyanígy ezen irányelv 25. cikkének (2) és (3) bekezdése minden tagállam tekintetében megkülönbözteti a „biztonsági hatóságot” az „egyéb testületektől vagy hatóságoktól”. Ugyanez vonatkozik az említett irányelv 18. cikkére, amely előírja, hogy a „biztonsági hatóság” minden évben éves „beszámolót” tesz közzé az előző évben végzett „tevékenységéről”, és továbbítja azt az Európai Unió Vasúti Ügynökségének. Ennek a beszámolóknak releváns áttekintést kell tartalmaznia az érintett tagállamban fennálló helyzetről.
- 34 Harmadszor, az érintett rendelkezések szó szerinti és rendszertani értelmezése során nagy mértékben figyelembe kell venni a 2007/59 irányelv 3. cikke a) pontjának szövegét, amely megköveteli, hogy az ezen irányelv értelmében vett „illetékes hatóság”, a „2004/49/EK irányelv 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóság” legyen, ennél fogva szükségszerűen abból az előfeltevésekből induljon ki, hogy az említett 16. cikkben felsorolt feladatokat egyetlen hatóságnak kell ellátnia, amelynek a 2007/59 irányelv szerinti biztonsági hatóság feladatait is biztosítania kell.



- 35 Másodsor, az Osztrák Köztársaság érvére – amely szerint a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2003/54/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. július 13-i 2009/72/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 211., 55. o.; helyesbítés: HL 2015. L 167., 94. o.) 35. cikke, és 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.; helyesbítés: HL 2015. L 67., 32. o.) 55. pontja a tagállamokra bízta, hogy „nemzeti szinten [...] egy nemzeti szabályozó hatóságot jelöljenek ki”, illetőleg „nemzeti igazgatási szervezetet” hozzanak létre, ezért *a contrario* azt kellene megállapítani, hogy az ilyen jelzőket nem tartalmazó 2004/49 irányelv lehetővé teszi több hatóság kijelölését – a Bizottság azt a választ adja, hogy mivel ezek a rendelkezések olyan korábbi rendelkezéseket váltanak fel, amelyek több szerv, illetve szervezet kijelölését írták elő, szükség volt az így módosított aktusokhoz képesti megkülönböztetések egyértelmű megjelenítése.
- 36 Harmadsor, ami az Osztrák Köztársaság arra alapított érvét illeti, hogy a tagállamok az uniós jog konkrét követelményei hiányában alkalmazhatják nemzeti szabályaikat az uniós jog végrehajtása során, a Bizottság azzal érvel, hogy a 2007/59 irányelv ténylegesen tartalmaz ilyen különös követelményeket. Ezenkívül az a körülmény, hogy a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH szövetségi jogszabállyal közvetlenül létrehozott társaság, amelynek a miniszter kezeli az üzletrészeit és amely a szövetségi állam részére a központi szinten hatáskörrel rendelkező biztonsági hatóságként eljáró miniszterrel szoros együttműködésben és annak ellenőrzése mellett lát el feladatokat, megerősíti két különböző hatóság létezését. Így a miniszter nem maga a hatóság, hanem az általános közigazgatási eljárásról szóló módosított 1991. évi törvény 5. és 68. §-a értelmében vett felettes referenciahatóság, vagyis az a hatóság, amely egyrészt „hatóságok közötti hatásköri összeütközések” tárgyában dönt, másrészt pedig igen korlátozott esetekben jogosult a neki alárendelt hatósági határozatok hatályon kívül helyezésére, módosítására vagy semmissé nyilvánítására. Ennélfogva meg kell állapítani, hogy e hatóságok „más hatóságoknak” minősülnek.
- 37 Az Osztrák Köztársaság vitatja az állítólagos kötelezettségzegést.
- 38 Az Osztrák Köztársaság először is kifejti, hogy a 2004/49 és a 2007/59 irányelv a többes számú alak használatával a tagállamok „biztonsági hatóságaira” és „illetékes hatóságaira” hivatkozik. E tekintetben a 2004/49 irányelv 16. cikkének (2) bekezdésével nem ellentétes, ha különböző feladatokkal több hatóságot bíznak meg, hiszen e cikk kizárólag azt írja elő, hogy a „biztonsági hatóság” a vasúti biztonsággal kapcsolatos feladatok összességét köteles ellátni. Ezenkívül a biztonsági hatóságnak a tevékenységeire vonatkozó éves beszámoló közzétételére vonatkozó, a 2004/49 irányelv 18. cikkében előírt kötelezettsége nem zárja ki az ilyen egységes beszámoló több hatóság általi összehangolt módon történő elkészítését.
- 39 Másodsor, e tagállam az egyrészt a 2004/49 irányelvben, másrészt a 2009/72 irányelvben és a 2012/34 irányelvben használt terminológia közötti különbségekre hivatkozik – mivel ez utóbbiak „egy nemzeti szabályozó hatóság” illetőleg „egy [...] nemzeti igazgatási szervezet” létrehozását írják elő – annak alátámasztása érdekében, hogy a 2004/49 irányelvet *a contrario* úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi több hatóság kijelölését.
- 40 Harmadsor, a szövetségi struktúrával rendelkező tagállamokban államszervezési vagy nemzeti hatáskörmegosztási okokból szükségessé válhat, hogy bizonyos feladatokat decentralizáltan lássanak el. E tekintetben tiszteletben kell tartani a tagállamok intézményi autonómiájának elvét, az arányosság elvét, valamint a szubszidiaritás elvét, amelyek arra kötelezik a Bizottságot, hogy tartsa tiszteletben a jól megalapozott nemzeti jogszabályokat, valamint a tagállamok jogrendszerének szerkezetét és működését.
- 41 Nem kifogásolható tehát az Osztrák Köztársaság által a 2004/49 és a 2007/59 irányelv átültetése keretében választott szervezeti megoldás, amely abban áll, hogy a miniszterre mint az Ausztria teljes területe tekintetében hatáskörrel rendelkező központi biztonsági hatóságra bíznak egyes feladatokat, a mozdonyvezetők minősítéséhez kapcsolódó üzemeltetési feladatok elvégzésével pedig a miniszter alá

rendelt Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-t bízzák meg. Ez annál is inkább így van, mivel a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH egy szövetségi törvény által közvetlenül létrehozott társaság, amelynek üzletrészeit a miniszter kezeli, és amelynek a személyi és tárgyi költségei a szövetségi államot terhelik, és amelynek tevékenységi területe jogilag szabályozott. Ezenkívül a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH-t több tekintetben kötik a miniszter utasításai.

### *A Bíróság álláspontja*

- 42 A Bizottság azt rója fel az Osztrák Köztársaságnak, hogy mivel a 2004/49 irányelv 16. cikkében említett „biztonsági hatóságtól” eltérő hatóságot jelölt ki a 2007/59 irányelv szerinti „illetékes hatóságként” megsértette az ezen irányelv 3. cikkének a) pontját.
- 43 A jelen ügyben nem vitatott, hogy e tagállamban a 2004/49 irányelv 16. cikkében említett biztonsági hatóság a miniszter, míg a többek között a 2007/59 irányelv 19. cikke (1) bekezdésének a)–c) pontjában említett bizonyos feladatok elvégzésére kijelölt „illetékes hatóság” a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, amely egy szövetségi törvénnyel létrehozott társaság.
- 44 A 2007/59 irányelv 3. cikke a) pontjának meghatározása szerint az „illetékes hatóság” „a 2004/49/EK irányelv 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóság”.
- 45 Annak meghatározása érdekében, hogy – amint arra az Osztrák Köztársaság hivatkozik – e rendelkezések lehetővé teszik-e valamely tagállam számára, hogy különböző hatóságokra bízva az ezen irányelvek által az „illetékes hatóságra”, illetőleg a „biztonsági hatóságra” bízott feladatokat, nemcsak a szóban forgó rendelkezések szövegét, hanem szöveggörnyezetét, és adott esetben azok keletkezéstörténetét is figyelembe kell venni (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Nederlands Uitgeversverbond és Groep Algemene Uitgevers ítélet, C-263/18, EU:C:2019:1111, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 46 Először is, ami a szóban forgó rendelkezések szövegét illeti, a 2007/59 irányelv 3. pontjának a) alpontja megemlíti, hogy ezen irányelv szerint az illetékes hatóság a 2004/49 irányelv 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóság.
- 47 E 16. cikk előírja, hogy minden tagállam létrehoz egy „biztonsági hatóságot”, amely az említett cikk szerint lehet a közlekedési ügyekért felelős minisztérium. A „biztonsági hatóság” ezen irányelv szerinti fogalmát kifejezetten meghatározza a 3. cikkének g) pontja: „az a nemzeti testület, amelyet az [említett] irányelv szerinti vasútbiztonsági feladatok elvégzésével bíztak meg, illetve a tagállamok által ezekkel a feladatokkal megbízott más kétnemzetiségű testület, amely a határokon átnyúló egyedi infrastruktúrák egységes biztonsági rendszerének a biztosításával foglalkozik”.
- 48 Így a 2004/49 irányelv 3. cikke g) pontjának és 16. cikke (1) bekezdésének együttes olvasatából – többek között abból, hogy az uniós jogalkotó egyrészt a biztonsági hatóság kijelölése céljából az egyes számú alakot, másrészt pedig a hozzá kapcsolódó „nemzeti” jelzőt használja – kitűnik, hogy e rendelkezések minden egyes tagállamban egyetlen nemzeti testület kijelölését írják elő, két tagállam azonban adott esetben egy kétnemzetiségű testületet is megbízhat e feladatok elvégzésével.
- 49 Ezt az értelmezést a 2004/49 irányelv szerkezete is megerősíti, amelyből kitűnik, hogy az Unióban a vasutak biztonságára vonatkozó információkat minden tagállamban, központosított jelleggel, egyetlen biztonsági hatósággal kell közölni, amelynek a megkövetelt tanúsítványok kiállítása, illetve az érintett tagállamra vonatkozó biztonsági mutatók kidolgozása és közzététele a feladata

- 50 Így először is a 2004/49 irányelv (13) preambulumbekzdésével összefüggésben értelmezett 9. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy az infrastruktúra működtetőinek és a vasúttársaságoknak éves jelentést kell benyújtaniuk „az érintett tagállam biztonsági hatóságához”, amely tartalmazza a biztonsági rendszer megvalósítására vonatkozó információkat, az ilyen biztonsági jelentés magában foglalja többek között a „nemzeti” biztonsági mutatók kidolgozását.
- 51 Ezt követően az említett irányelv 10. cikkének (3) és (4) bekezdése értelmében annak „a tagállamnak a biztonsági hatósága” állítja ki megkövetelt tanúsítványokat, ahol a vasúttársaság először kezdte meg a működését, vagy ahol kiegészítő vasúti szállítási szolgáltatások biztosítását tervezi.
- 52 Végül, a 2004/49 irányelv 18. cikkének megfelelően a biztonsági hatóság minden évben éves beszámolót tesz közzé az előző évben végzett tevékenységeiről, amely többek között, e cikk a) pontja értelmében „tagállami szintű összefoglalást” tartalmaz az ezen irányelv I. mellékletében meghatározott közös biztonsági mutatókról.
- 53 Hangsúlyozni lehet továbbá, hogy a szóban forgó rendelkezések szövegén alapuló, a jelen ítélet 48. pontjában felidézett értelmezést mind a 2004/49 irányelv, mind pedig a 2007/59 irányelv elfogadását megelőző jogalkotási munkálatok is alátámasztják.
- 54 Így egyrészt a 2004/49 irányelv elfogadását megelőző, a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK európai parlamenti irányelv módosításáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat (COM(2002) 21 végleges) az indokolásának nemzeti biztonsági hatóságokra vonatkozó részében kifejtette, hogy „[a] jelenleg hatályos irányelveknek megfelelően a biztonsági szabályozás különböző testületek által is biztosítható. [...] Hosszú távon ez nem egyeztethető össze a biztonsági ellenőrzési feladatok végrehajtásával. A tisztességes és átlátható szabályozás megköveteli, hogy a hatóság felügyelete mellett az ágazat valamennyi szereplője egyenlő bánásmódban részesüljön. [...] A biztonsági szabályok európai szintű összehangolásának megkönnyítése érdekében valamennyi tagállamban harmonizált struktúrákat kell létrehozni. [...] Ugyanezen okból egyetlen szervre kell összpontosítani a biztonság ellenőrzésével kapcsolatos valamennyi alapvető feladatot, köztük a jogilag kötelező biztonsági szabályok elfogadását”.
- 55 Másrészt a 2007/59 irányelv elfogadását megelőző, a közösségi vasúti hálózatokon mozdonyokat és vonatokat működtető vasúti személyzet hitelesítéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslat (COM(2004) 142 végleges) indokolása szerint a biztonsági hatóság kijelölése az engedély kiállításáért felelős hatóságként „[a]nnak érdekében történt, hogy a vasútbiztonsági ágazatban közösségi szinten létrehozott szabályozási keretben a lehető legnagyobb fokú következetességet biztosítsák”.
- 56 Végül hangsúlyozni kell, hogy úgy tűnik, hogy a jelen ítélet 48. pontjában elfogadott értelmezés megfelel a 2004/49 irányelv által követett célnak. Ugyanis, amint az a jelen ítélet 54. pontjában megállapításra került, ezen irányelv többek között arra irányul, hogy a vasúti biztonság ellenőrzésével kapcsolatos alapvető feladatokat egyetlen szervre összpontosítsa, mivel ez teszi lehetővé az említett irányelv 1. cikkének megfelelően a vasúti biztonság fejlesztésének és javításának biztosítását.
- 57 Az Osztrák Köztársaság által a szóban forgó rendelkezéseknek a jelen ítélet 44–55. pontjában szereplő értelmezése vitatására felhozott érveknek nem lehet helyt adni.
- 58 Először is meg kell állapítani, hogy az Osztrák Köztársaság által említett azon körülmény, hogy a 2004/49 irányelv és a 2007/59 irányelv számos rendelkezése többes számú alakban a tagállamok „biztonsági hatóságaira” és „illetékes hatóságaira” hivatkozik, nem lehet döntő, mivel e rendelkezések nyilvánvalóan kollektív módon utalnak az Unió különböző tagállamainak hatóságaira. Ez a helyzet áll fenn egyrészt a 2004/49 irányelv (22) preambulumbekzdése esetében, amely annak szükségességére

utal, hogy „minden tagállamban nemzeti hatóságokat kell létrehozni, amelyek szabályozzák és felügyelik a vasútbiztonságot”, illetve ezen irányelv I. mellékletét, amely azokat a „közös biztonsági mutatókat” említi, amelyekről a „[a] biztonsági hatóság [...] jelentést tesz”, és amely mutatók az említett irányelv 18. cikkének megfelelően „tagállami szintű” összefoglalást tartalmaznak. Másrészt, ami a 2007/59 irányelv rendelkezéseit illeti, annak (17) preambulumbekzdése „a tagállamok illetékes hatóságaira” utal, míg (19) preambulumbekzdése általánosan hivatkozik a 2004/49 irányelv által létrehozott biztonsági hatóságokra. Hasonlóképpen, a 2007/59 irányelv 1., 5. és 22. cikke az „tagállamok illetékes hatóságaira” és az „illetékes hatóságokra” háruló feladatok említésére szorítkozik.

- 59 Másodszor a 2004/49 és a 2007/59 irányelv értelmezése szempontjából egyáltalán nincs jelentősége az Osztrák Köztársaság által hivatkozott azon körülménynek, hogy az uniós jogalkotó ügyelt arra, hogy más másodlagos jogi aktusokban egyértelművé tegye, hogy az e jogi aktusok alapján létrehozandó hatóságok „egyedi” jellegűek.
- 60 Harmadszor, a tagállamok intézményi autonómiája, az arányosság és a szubszidiaritás elvére alapított érveléssel kapcsolatban elegendő megállapítani, hogy bár az EUMSZ 288. cikkéből kétségtelenül az következik, hogy a tagállamok valamely irányelv átültetéseként az irányelv végrehajtását biztosító módok és eszközök megválasztását illetően széles mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek, e szabadság nem érinti az egyes címzett tagállamok azon kötelezettségét, hogy az érintett irányelv által követett céllal összhangban az irányelv teljes körű érvényesülését biztosítsák (lásd ebben az értelemben: 2019. július 29-i Fashion ID ítélet, C-40/17, EU:C:2019:629, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 61 E körülmények között azt az intézményi autonómiát, amely a tagállamokat az irányelv alapján létrehozott szabályozó hatóságok megszervezése és a szerkezetük kialakítása terén megilleti, az irányelv által meghatározott célok és kötelezettségek teljes körű tiszteletben tartásával kell gyakorolni (lásd analógia útján: 2016. október 19-i Ormaetxea Garai és Lorenzo Almedros ítélet, C-424/15, EU:C:2016:780, 30. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 62 Márpedig, amint az a jelen ítélet 44–55. pontjából kitűnik, ezen irányelvek szóban forgó rendelkezéseiből következik az egyes tagállamok azon kötelezettsége, hogy egyetlen, 2004/49 irányelv szerinti biztonsági hatóságot jelöljenek ki, amelyet a 2007/59 irányelv 3. cikkének a) pontja értelmében vett „illetékes hatóságnak” kell tekinteni.
- 63 E kötelezettségre tekintettel nincs jelentősége annak a körülménynek, hogy a jelen ügyben a Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH – amint azt az Osztrák Köztársaság állítja – a miniszternek alárendelve működik. Ugyanis, még ha feltételezzük is, hogy ez így van, két elkülönült jogi személyiséggel rendelkező jogalany közötti ilyen alárendeltségi viszony nem tenné lehetővé a jelen ítélet előző pontjában felidézett kötelezettség megfelelő átültetésének biztosítását.
- 64 A fenti megfontolások összességére tekintettel helyt kell adni a Bizottság keresetének, és meg kell állapítani, hogy az Osztrák Köztársaság – mivel a 2004/49 irányelv 16. cikkében említett „biztonsági hatóságtól” eltérő hatóságot jelölt ki a 2007/59 irányelv szerinti „illetékes hatósággént” – nem teljesítette a 2007/59 irányelv 3. cikkének a) pontjából eredő kötelezettségeit.

## A költségekről

- 65 A Bíróság eljárási szabályzata 138. cikkének (1) bekezdése alapján a pervesztes felet kötelezni a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.
- 66 Az Osztrák Köztársaságot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a saját költségein felül a Bizottság részéről felmerült költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (tizedik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **Az Osztrák Köztársaság – mivel a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK európai parlamenti irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (vasútbiztonsági irányelv) 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóságtól eltérő hatóságot jelölt ki a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében vett „illetékes hatóságként” – nem teljesítette a 2007/59 irányelv 3. cikke a) pontjából eredő kötelezettségeit.**
- 2) **A Bíróság az Osztrák Köztársaságot kötelezi a saját költségein felül az Európai Bizottság részéről felmerült költségek viselésére.**

Aláírások