



## Határozatok Tára

**C-167/22. sz. ügy**

**Európai Bizottság  
kontra  
Dán Királyság**

**A Bíróság ítélete (második tanács), 2023. december 21.**

„Tagállami kötelezettségszegés – Nemzetközi közúti áruszállítás – 1072/2009/EK rendelet – 8. és 9. cikk – 561/2006/EK rendelet – Pihenőidő – A valamely tagállam autópálya-hálózata mentén található állami pihenőhelyeken történő parkolás 25 órás maximális időtartamát bevezető nemzeti szabályozás – A közúti szállítási szolgáltatások nyújtása szabadságának akadálya – Bizonyítási teher”

1. *Szolgáltatásnyújtás szabadsága – A Szerződés rendelkezései – Hatály – Az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése értelmében vett, közlekedés területén nyújtott szolgáltatások – Uniós jogi aktus, amely egy közlekedési ágazat tekintetében alkalmazhatóvá tette az EUMSZ 56. cikk szerinti szolgáltatásnyújtás szabadságát – Terjedelem (EUMSZ 56. cikk, EUMSZ 58. cikk, (1) bekezdés; 1072/2009 európai parlamenti és tanácsi irányelv, (2) és (4) preambulumbekkezdés, 1. cikk, (1) és (4) bekezdés, 2. cikk, 6. pont)*

(lásd: 39–42. pont)

2. *Kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset – A kötelezettségszegést alátámasztó bizonyíték – A Bizottságra rótt teher – A kötelezettségszegést valószínűsítő bizonyítékok előterjesztése – Vélelmek – Megengedhetetlenség – Nemzeti szabályozás, amely az érintett tagállam autópálya-hálózatain található állami pihenőhelyeken való parkolás tekintetében 25 órás időkorlátot ír elő – Az 561/2006 rendeletben előírt pihenőidők tiszteletben tartása – A közúti szállítási szolgáltatások nyújtása 1072/2009 rendeletből eredő szabadsága akadályozásának megállapítása iránti kereset – Vélelmeken alapuló kereset – Bizonyíték hiánya – A kereset elutasítása (EUMSZ 258. cikk; 561/2006 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 2. cikk, (1) bekezdés, a) pont, 4., 6. és 8. cikk, 1072/2009 európai parlamenti és tanácsi rendelet, 8. és 9. cikk)*

(lásd: 43–57. pont)

## Összefoglalás

A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló 1072/2009 rendelet<sup>1</sup> közös közlekedéspolitikai létrehozására és a szolgáltatóval szembeni minden olyan korlátozás eltörlésére irányul, amely az állampolgárságon, vagy pedig azon a tényen alapul, hogy a szolgáltató a szállítási szolgáltatás nyújtása szerinti tagállamtól eltérő tagállamban rendelkezik székhellyel.

A Dán Királyság 2018. július 1-jén bevezetett egy olyan szabályt, amely az autópálya-hálózat állami pihenőhelyein való parkolás maximális időtartamát 25 órában határozta meg (a továbbiakban: 25 órás szabály)<sup>2</sup>.

Az Európai Bizottság, miután információkéréssel fordult a Dán Királysághoz, kötelezettségszegési eljárást indított az EUMSZ 258. cikk alapján a szállítási szolgáltatások 1072/2009 rendeletben biztosított szabad nyújtásának biztosítására vonatkozó kötelezettség megsértése miatt. A Bizottság lényegében arra hivatkozott, hogy bár a 25 órás szabály nem vezet be közvetlenül hátrányos megkülönböztetést, a szállítási szolgáltatások szabad nyújtása korlátozásának minősül, mivel nem ugyanolyan módon érinti a dán közúti fuvarozókat és a nem honos közúti fuvarozókat. A Dán Királyság vitatott bármilyen jogsértést e tekintetben, és benyújtotta a Bizottság által kért kiegészítő információkat. A Bizottság, mivel e választ nem találta meggyőzőnek, indokolással ellátott véleményt intézett e tagállamhoz, amelyre e tagállam azzal válaszolt, hogy továbbra is fenntartja azon álláspontját, amely szerint a 25 órás szabály megfelel az uniós jognak. A Bizottság, mivel továbbra sem találta meggyőzőnek a dán kormány által előadott érveket, kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetet indított a Bíróság előtt, amellyel annak megállapítását kérte, hogy a Dán Királyság a 25 órás szabály bevezetésével nem teljesítette az 1072/2009 rendelet 1., 8. és 9. cikkében foglalt, a szállítási szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezésekből eredő kötelezettségeit. A Bizottság álláspontja szerint ugyanis e szabály nagyobb mértékben érinti a nem honos fuvarozókat, és a szolgáltatásnyújtás ebből következő akadályozását nem igazolja az e tagállam által hivatkozott egyetlen közérdeken alapuló kényszerítő indok sem.

A Bíróság ítéletével elutasítja a Bizottság keresetét. Ítélezési gyakorlata fényében emlékeztet arra, hogy kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset keretében a Bizottságot terheli annak a bizonyítása, hogy a kötelezettségszegés fennáll, anélkül, hogy bármiféle vélelemre hivatkozhatna. Márpedig a Bíróság úgy ítéli meg, hogy a jelen ügyben a Bizottság nem bizonyította jogilag megkövetelt módon az állításait.

### *A Bíróság álláspontja*

A Bíróság, a Dán Királyság által emelt elfogadhatatlansági kifogás elutasítását követően az ügyet érdemben vizsgálja, és mindenekelőtt emlékeztet arra, hogy a szolgáltatások, amelyek megfelelnek „a közlekedés területén nyújtott szolgáltatások” minősítésnek, az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdésének különös rendelkezése alá tartoznak, ami kizárja azokat az általánosságban a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó EUMSZ 56. cikk hatálya alól.<sup>3</sup> Ez nem akadályozza

<sup>1</sup> A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300., 72. o.).

<sup>2</sup> Ezt a szabályt a közúti hatóság a færdselsloven (dán közúti törvénykönyv) 92. §-ának (1) bekezdése alapján vezette be.

<sup>3</sup> 2017. december 20-i Asociación Profesional Elite Taxi ítélet, (C-434/15, EU:C:2017:981, 44. pont) és 2020. december 8-i Lengyelország kontra Parlament és Tanács ítélet (C-626/18, EU:C:2020:1000, 145. pont).

annak, hogy a Szerződések közlekedésre vonatkozó rendelkezései<sup>4</sup> alapján elfogadott valamely uniós jogi aktus az általa meghatározott mértékben alkalmazhatóvá tegye valamely közlekedési ágazatra a szolgáltatásnyújtás szabadságának az EUMSZ 56. cikkben foglalt elvét.

A jelen ügyben a Bíróság kiemeli, hogy az 1072/2009 rendeletet az Unió területén ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti áruszállításra, valamint a kabotázsműveletekre, azaz a nem honos fuvarozó által ellenszolgáltatás fejében végzett belföldi közúti áruszállításra kell alkalmazni.<sup>5</sup> E tekintetben az 1079/2009 rendelet 9. cikkének (2) bekezdése pontosítja különösen azt, hogy az állampolgárságon vagy a székhelyen alapuló hátrányos megkülönböztetés megakadályozására az ugyanezen cikk (1) bekezdése szerinti nemzeti rendelkezések a fogadó tagállamnak a honos fuvarozóra alkalmazott rendelkezéseivel megegyező feltételekkel vonatkoznak a nem honos fuvarozókra.

Továbbá, ami a Dán Királyság arra vonatkozó érvét illeti, hogy az állami pihenőhelyeken való parkolás időtartamára vonatkozó szabályok megállapítása tekintetében a hatáskör a tagállamokat illeti meg, a Bíróság emlékeztet arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a tagállamok hatáskörüket az uniós jog, tehát jelen esetben az 1079/2009 rendelet vonatkozó rendelkezéseinek tiszteletben tartásával kötelesek gyakorolni. Ennek keretében a tagállamoknak egyébiránt figyelembe kell venniük az 561/2006 rendelet<sup>6</sup> értelmében a 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel (a továbbiakban: érintett járművek) áruszállítást végző járművezetők által betartandó vezetési időre, szünetekre és pihenőidőkre vonatkozó szabályokat.<sup>7</sup> E pihenőidők betartása függhet többek között attól is, hogy az autópályákon rendelkezésre állnak-e pihenőhelyek. Ezzel kapcsolatban a Bíróság megállapítja, hogy az olyan szabály, mint a 25 órás szabály, jellegénél fogva azzal a következménnyel jár, hogy e pihenőhelyek, az 561/2006 rendeletben előírt különböző pihenőidők betartása céljából, nem állnak rendelkezésre.<sup>8</sup> Ebből következik, hogy az ilyen szabály *a priori* alkalmas arra, hogy konkrét hatást gyakoroljon a nem honos fuvarozóknak az 1072/2009 rendelet alapján őket megillető szállítási – különösen kabotázshoz kapcsolódó – jogok gyakorlására, és nagyobb mértékben érintheti ez utóbbiakat, mint a dániai működési központtal rendelkező fuvarozókat.

E tekintetben a Bíróság mindazonáltal emlékeztet arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárásban a Bizottságot terheli annak bizonyítása, hogy a felrótt kötelezettségszegés fennáll, és a Bizottság feladata az e kötelezettségszegés fennállásának vizsgálatához szükséges bizonyítékoknak a Bíróság előtti bemutatása, de semmiféle vélelemre nem alapíthatja keresetét. A jelen ügyben Dánia a pert megelőző eljárásban, valamint ellenkérelmében adatokat szolgáltatott az érintett járművek rendelkezésére álló, köztük a magánszektor által biztosított parkolóhelyek számáról, és ezen adatok tekintetében pontosításokat tett a tárgyaláson. Márpedig a Bizottság keresetlevelében e tekintetben azon állításra szorítkozott, hogy nincs a dán autópálya-hálózaton elegendő alternatív parkolókapacitás, válaszában pedig mindössze annyit jegyzett meg, hogy a Dán Királyság által védekezésül előterjesztett adatok nem módosítják erre vonatkozó megállapításait.

<sup>4</sup> Jeleül az EUM-szerződés harmadik részének VI. címe, amely az EUMSZ 90–EUMSZ 100. cikket foglalja magában.

<sup>5</sup> Az 1072/2009 rendelet 1. cikkének e rendelet 2. cikkének 6. pontjával összefüggésben értelmezett (1) és (4) bekezdésének megfelelően.

<sup>6</sup> A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 102., 1. o.)

<sup>7</sup> E szabályok kifejezetten az 1072/2009 rendelet tizenharmadik preambulumbekkezdésében, valamint 9. cikke (1) bekezdésének d) pontjában szerepelnek.

<sup>8</sup> A rendszeres heti pihenőidő (legalább 45 óra) és a csökkentett (45 óránál rövidebb, az 561/2006 rendelet 8. cikkének (6) bekezdésében előírt feltételek tiszteletben tartása mellett legalább 24 egymást követő órára csökkenthető) heti pihenőidők tekintetében nem állnak rendelkezésre, kivéve a 24 és 25 óra közötti csökkentett heti pihenőidőket.

Ezzel szemben a Bizottság nem szolgáltatott egyetlen olyan objektív adatot sem, amely lehetővé tenné annak megállapítását, hogy az alternatív parkolási kapacitások nem elegendőek a 25 órát meghaladó pihenőidők betartásához. Márpedig ilyen adatok hiányában nem állapítható meg – vagy csak vélelmekre alapozva –, hogy a 25 órás szabály ténylegesen olyan jellegű, hogy a dániai szolgáltatóhoz képest a más tagállamban honos szolgáltatók hátrányára akadályozza az utóbbi szolgáltatók által folytatott kobotázsműveleti tevékenységeket. Tehát önmagában abból, hogy a dán autópálya-hálózat állami pihenőhelyein kapacitásproblémák álltak fenn, és hogy az érintett tagállam a parkolási kapacitás tekintetében kihívásokkal szembesült, amely a 25 órás szabály bevezetésének egyik fő oka volt, nem vonható le az a következtetés, hogy e szabály sérti az 1072/2009 rendeletet. Ugyanez vonatkozik arra a tényre is, hogy a magánszektor által biztosított parkolási kapacitás alacsonyabb az állami pihenőhelyeken rendelkezésre álló kapacitásnál, mivel e 25 órás időkorláton belül e járművek parkolása továbbra is megengedett az állami pihenőhelyeken.

Végül a Bizottság a jelen ügyben nem bizonyította objektíven azt sem, hogy a magánszektor által biztosított alternatív helyek elhelyezkedése és területi elosztása, vagy akár e helyek közül egyesek díjköteles jellege a nem honos szolgáltatók hátrányára akadályozza a szállítási tevékenységeket a fogadó tagállam szállítási szolgáltatóihoz képest, mindössze vélelmekre támaszkodott e tekintetben.

A Bíróság ezért úgy ítéli meg, hogy a Bizottság nem bizonyította jogilag megkövetelt módon azon állításait, amelyek szerint a 25 órás szabály az 1072/2009 rendelet hatálya alá tartozó szállítási szolgáltatások szabad nyújtásának akadályát képezi. Következésképpen a Bíróság elutasítja a Bizottság kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetét.