

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2011. március 17.*

A C-128/10. és C-129/10. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában, amelyeket a Symvoulio tis Epikrateias (Görögország) a Bírósághoz 2010. március 11-én érkezett, 2009. december 30-i határozataival terjesztett elő az előtte

a **Naftiliaki Etaireia Thasou AE** (C-128/10),

az **Amaltheia I Naftiki Etaireia** (C-129/10)

és

az **Ypourgos Emporikis Naftilias**

között,

* Az eljárás nyelve: görög.

a Koinopraxia Epibatikon Ochimatagogon Ploion Kavalas–Thasou (C-128/10)

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: K. Schiemann tanácselnök, L. Bay Larsen és C. Toader (előadó) bírák,

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

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a görög kormány képviselőjében S. Chala, meghatalmazotti minőségben,

- az Európai Bizottság képviselőjében L. Lozano Palacios és D. Triantafyllou, meghatalmazotti minőségben,

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

meghozta a következő

Ítéletet

- ¹ Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a tengeri kabotázs tekintetében a szolgáltatásnyújtás szabadsága tárgyában irányadó uniós jogi rendelkezések értelmezésére vonatkoznak.
- ² E kérelmeket az egyrészt a Naftiliaki Etaireia Thasou AE (a továbbiakban: Naftiliaki Etaireia Thasou), illetve az Amaltheia I Naftiki Etaireia, másrészt az Ypourgos Emporikis Naftilias (kereskedelmi flottáért felelős miniszter) közötti jogviták keretében terjesztették elő, amelyek tárgya az említett miniszter által hozott, a tengeri kabotázst bizonyos feltételekhez kötő határozatok érvényessége.

Jogi háttér

Az uniós szabályozás

- ³ A szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 364., 7. o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o., helyesbítés: HL 1998. L 187., 56. o.; a továbbiakban: rendelet) nyolcadik preambulumbekzdése kimondja, hogy:

„[...] a szolgáltatás szabad mozgásának [helyesen: a szolgáltatásnyújtás szabadságának] megvalósítása fokozatosan, és nem szükségszerűen megegyező módon megy végbe az összes érintett szolgáltatás esetén, figyelembe véve az egyes speciális szolgáltatások természetét, valamint a Közösségen belüli, különböző fejlettségű gazdaságok által tett erőfeszítések mértékét.”

- ⁴ A rendelet kilencedik preambulumbekzdése így szól:

„mivel az érintett hajótulajdonosokra különféle jogokat és kötelezettségeket ruházó különböző közszolgáltatások bevezetése jogosnak tekinthető, hogy biztosított legyen a szigetek felé, felől és között a megfelelő rendszeres fuvarozási szolgáltatás, azzal a feltétellel, hogy ezek a szabályok nemzetiségi vagy lakóhely szerinti megkülönböztetés [helyesen: hátrányos megkülönböztetés] nélkül alkalmazandók.”

5 A rendelet 1. cikkének (1) bekezdése előírja:

„1991. január 1-jétől a tengeri fuvarozási szolgáltatások (tengeri kabotázs) szabad mozgása [helyesen: a tagállamokon belüli tengeri fuvarozási szolgáltatások (tengeri kabotázs) szabad nyújtása] érvényes azokra a közösségbeli hajótulajdonosokra, akik egy tagállamban jegyeztették be hajóikat, és ezen tagállam lobogója alatt hajóznak, az-
zal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tag-
államban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik, ideértve az Euros-lajstromozású
hajókat is, miután a Tanács jóváhagyta ezt a lajstromot.”

6 A rendelet 2. cikke ekként rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

(1) [...]

c) »szigetközi kabotázs«: utasok vagy áruk fuvarozása tengeren:

- egyazon tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői,
- egyazon tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között;

[...]

- (3) »közszolgáltatási szerződés«: egy tagállam hatáskörrel rendelkező hatóságai és egy közösségbeli hajótulajdonos között abból a célból létrejött szerződés, hogy megfelelő közcélú fuvarozási szolgáltatást nyújtson.

A közszolgáltatási szerződés különösen a következőkre terjedhet ki:

- fuvarozási szolgáltatások, amelyek kielégítenek meghatározott, a folyamatosságra, a járatsűrűségre [helyesen: rendszerességre], a kapacitásra és a minőségre vonatkozó előírásokat,
 - kiegészítő fuvarozási szolgáltatások,
 - meghatározott díjú és adott feltételek melletti fuvarozási szolgáltatások, különösen bizonyos utaskör és bizonyos útvonalak tekintetében,
 - szolgáltatások hozzáigazítása tényleges igényekhez;
- (4) »közszolgáltatási kötelezettségek«: olyan kötelezettségek, amelyeket a közösségbeli hajótulajdonos, amennyiben a saját kereskedelmi érdekeit tartaná szem előtt, nem vállalna, illetve azonos mértékben vagy azonos feltételek mellett nem vállalna;

[...]”

7 A rendelet 4. cikke így szól:

„(1) A tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek a szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti kabotázsban közlekedő hajótársaságokkal, vagy közszolgáltatási kötelezettségeket róhatnak ki a kabotázsszolgáltatás ellátásának [helyesen: nyújtásának] feltételeként.

Amennyiben egy tagállam [...] közszolgáltatási kötelezettséget ró ki, akkor azt az összes közösségbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés [helyesen: hátrányos megkülönböztetés] tilalmának elvét követve kell megtennie.

(2) Közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésekor a tagállamok csak a kiszolgálandó kikötőkre, a rendszerességre, a folyamatosságra, a járatsűrűségre, a szolgáltatás ellátásának [helyesen: nyújtásának] képességére, a felszámítandó díjakra és a hajók személyzettel való ellátására nézve írhatnak elő kötelezettségeket.

[...]”

8 A rendelet 6. cikkének (2) és (3) bekezdése így szól:

„(2) Eltérés útján a szigetközi kabotázsszolgáltatások a Földközi-tengeren és a kereskedelmi hajózási szolgáltatások a Kanári-, Azori- és Madeira-szigetcsoportokon, Ceután és Melillán, a francia szigetek az Atlanti-óceán partja mentén, a francia tengerentúli területeken időszakosan kivonhatók e rendelet hatálya alól 1999. január 1-jéig.

(3) A társadalmi-gazdasági kohézió miatt a (2) bekezdés szerinti eltérés Görögországban a menetrend szerinti utasszállító szolgáltatást nyújtó hajók és a 650 bruttó úrtartalomnál kisebb, kompszolgáltatást nyújtó hajók [helyesen: menetrend szerinti utasszállító szolgáltatást, illetve kompszolgáltatást nyújtó hajók, valamint a 650 bruttó úrtartalomnál kisebb hajók] esetében meghosszabbítható 2004. január 1-jéig.”

A nemzeti jog

- 9 A tengeri kabotázs tekintetében a szolgáltatás nyújtásának szabadságáról szóló 2932/2001 törvény (FEK A'145/27.6.2001.) tényállás megvalósulásának idején hatályos változatának (a továbbiakban: 2932/2001 törvény) 1. cikke kimondja:

„(1) 2002. november 1-jétől szabadon nyújtható az olyan tengeri fuvarozási szolgáltatás, amelyet:

- a) a [...] Közösség valamely tagállamának hajótulajdonosa díjazás fejében biztosít [...], és
- b) kontinentális és szigeteken lévő kikötők, valamint szigeteken lévő kikötők között nyújtják utas- és gépjárműszállító hajók, utasszállító hajók vagy áruszállító hajók, és kompszolgáltatást nyújtó, valamint 650 bruttó úrtartalomnál kisebb hajók [...], ha e hajókat Görögországban vagy valamely más tagállamban [...] lajstromozták, és azok ezen állam lobogója alatt hajóznak.

[...]”

10 A 2932/2001 törvény 2. cikkének (6) bekezdése így rendelkezik:

„A Symvoulío Aktoploíkon Syngkoinonion véleményén alapuló határozatával a miniszter közszolgáltatási kötelezettségeket írhat elő azon hajótulajdonosok számára, akik egy vagy több útvonalon hajót kívánnak szolgálatba állítani. E kötelezettségek előírása közérdek kielégítése céljából történhet, és e kötelezettségek, hátrányos megkülönböztetés alkalmazása nélkül, a kiszolgálandó kikötőkre, a kiszolgálás rendszerességére, a folyamatosságra, a járatsűrűsége és a tengeri fuvarozási szolgáltatás nyújtásának képességére, a díjakra és a hajók személyzetére vonatkozó feltételeket foglalhatnak magukban [...]”

11 A 2932/2001 törvény „Menetrend szerinti szolgálatba állítás – Feltételek” című 3. cikke így rendelkezik:

„(1) Az utas- és gépjárműszállító hajók, utasszállító hajók vagy áruszállító hajók szolgálatba állítása a november 1-jétől számított egyéves időszak folyamán érvényes (menetrend szerinti szolgáltatás).

(2) E szolgálatba állításhoz:

- a) a hajónak meg kell felelnie a bejegyzése szerinti tagállamban és Görögországban a kabotázs nyújtására vonatkozóan megállapított valamennyi törvényi előírásnak, és rendelkeznie kell a hatályos rendelkezések által előírt valamennyi tengeri okmánnyal, tengeri biztonsági és környezetvédelmi igazolással, valamint elismert osztályozó társaság által kiállított osztályigazolással, amennyiben annak felügyelete alá tartozik [...];

- b) a hajónak meg kell felelnie a kikötői infrastruktúra adta lehetőségeknek, valamint az általa kiszolgálandó útvonal esetleges különleges követelményeinek;

[...].”

- 12 A 2932/2001 törvénynek „A menetrend szerinti szolgálatba állításra vonatkozó eljárás” című 4. cikke ezt írja elő:

„(1) Egy vagy több hajónak egy meghatározott járaton való szolgálatba állítása céljából a hajótulajdonosnak a nevét és lakó- vagy székhelyét feltüntető nyilatkozatot kell benyújtania a minisztériumba; természetes személy esetén fel kell tüntetni vezeté- és keresztnévét, és állampolgárságát is. [...] E nyilatkozatnak tartalmaznia kell továbbá a hajó azonosításához szükséges adatokat, az általa a hálózat egy vagy több útvonalán biztosított járatokat, az indulási kikötőket, a végső célállomást és sorrendben az útba ejtett kikötőket, az indulási és érkezési napot és órát, a szolgáltatás *economy* osztályon való vagy egységes tarifarendszer szerinti legmagasabb díját [...] az üzemeltetési időszak folyamán, valamint a következő bekezdésben meghatározott rendeletben említett többi adatot.

[...]

(3) A szolgálatba állításra vonatkozó nyilatkozatot legkésőbb január 31-ig kell benyújtani. Az illetékes szolgálat legkésőbb február 10-én sajtóközleményt tesz közzé, amely legalább két országos terjesztésű napilapban is megjelenik, amelyek felsorolják a benyújtott nyilatkozatokat, és február 20-ig valamennyi érdekelt kiegészítheti, módosíthatja vagy visszavonhatja a nyilatkozatát. Az illetékes szolgálat legkésőbb február 28-ig sajtóközlemény, valamint – amennyiben van ilyen – a minisztérium honlapján történő tájékoztatás útján közzéteszi e módosításokat. A következő bekezdés alkalmazásának sérelme nélkül, a szolgálat legkésőbb március 31-én írásban tájékoztatja az érdekeltet a nyilatkozat elfogadásáról.

(4) A minisztérium a szükséges mértékben módosíthatja a nyilatkozatot a biztosított járatok vonatkozásában, amennyiben alapos okkal úgy ítéli meg, hogy

- a) egy vagy több kikötő helyzete nem teszi lehetővé a bejelentett járatok üzemeltetését a hajók biztonságához vagy a kikötő rendjéhez kapcsolódó okok folytán,
- b) a hajó nem léphet be akadálytalanul a kikötőbe, és nem végezhet fuvarozást az általa bejelentett időpontban a kikötő egy meghatározott zónája felé, és
- c) a járatok gyakorisága vagy azok tervezett szüneteltetése az üzemeltetési időszakban nem felel meg a szolgáltatásnyújtás rendszerességére vonatkozó állandó szükségleteknek; a minisztérium módosíthatja a nyilatkozatot a díj összege tekintetében is, amennyiben alapos okkal úgy ítéli meg, hogy az (1) bekezdésnek megfelelően egy meghatározott útvonal tekintetében előírányzott legmagasabb díj túl magas és a közérdekkel ellentétes.

(5) [...] A (4) bekezdés a) és b) pontjában említett esetekben a hajótulajdonosokat felszólítják arra, hogy közös megegyezéssel igazítsák ki menetrendjüket az e problémák megoldásához szükséges időbeli szünetek beiktatásával. Amennyiben öt napon belül nem jutnak megegyezésre, a miniszter a Symvoulío Aktoploíkon Syngkoinonion véleménye alapján elrendeli a menetrend szükséges módosításait.

[...]"

Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

C-128/10. sz. ügy

- ¹³ 2006. január 30-án a Naftiliaki Etaireia Thasou, görög hajótársaság, szolgálatba állításra vonatkozó nyilatkozatokat nyújtott be az Ypourgos Emporikis Naftiliasnál menetrend szerinti szolgáltatás tekintetében, a 2006. november 1-jétől 2007. október 31-ig terjedő időszakra a szárazföld és Thassos szigete közötti járatot, közelebbről a Kavala és Prinos Thasou, valamint a Keramoti és Thasos közötti útvonalat biztosító hajói vonatkozásában, és e nyilatkozatokhoz az útvonalakat tartalmazó táblázatot csatolt.
- ¹⁴ Az Ypourgos Emporikis Naftilias az említett nyilatkozatokkal kapcsolatban kikérte a kavalai kikötőkapitányság és a Symvoulío Aktoploíkon Syngkoinonion, a kabotázs kérdésében illetékes testületi szerv véleményét, amelyben valamennyi, a kabotázsban érintett társadalmi és szakmai szervezetek képviselője részt vesz.
- ¹⁵ 2006. március 20-án a kavalai kikötőkapitányság megküldte véleményét az Ypourgos Emporikis Naftiliasnak, amely vélemény rámutat lényegében egyrészt arra, hogy a hajók egyidejű, vagy majdnem egyidejű érkezései és indulásai veszélyt jelenthetnek a hajózás biztonságára, másrészt hogy az említett indulások és érkezések más időbeli elosztása jobb közszolgáltatás biztosítását teszi lehetővé, és tanácsolja a Naftiliaki Etaireia Thasou által javasolt menetrend módosítását.

- 16 Mivel a kavalai központi kapitányság és a Kereskedelmi flottáért felelős minisztérium közötti számos egyeztető találkozó nem vezetett megállapodásra főként a járatok menetrendje tekintetében, a Symvoulío Aktoploíkon Syngkoinonion 2006. október 26-án véleményt bocsátott ki, amelyben a kavalai kikötőkapitányság által szorgalmazott módosítások mellett foglalt állást.
- 17 Az Ypourgos Emporikis Naftilías ekkor, 2006. október 31-i öt határozatával a Naftiliaki Etaireia Thasou nyilatkozatának alábbi módosításait írta elő:
- a Kavala és Prinos Thasou közötti útvonal járatidejét fél órával módosította, következőképpen úgy határozott, hogy a 2007. július 1-je és augusztus 31. közötti időszakban a Naftiliaki Etaireia Thasou hajói az eredetileg bejelentett 18 óra 30 perc helyett 19 órakor indulnak a prinosi kikötőből;
 - a Keramoti és Thasos közötti útvonal tekintetében az Ypourgos Emporikis Naftilías úgy határozott, hogy:
 - a) a Naftiliaki Etaireia Thasou hajói tekintetében rögzített járatidők ugyanazok maradnak, mint a 2005. november 1-je és 2006. október 31. közötti előző üzemeltetési időszakban a vonatkozó járatok tekintetében megállapítottak,
 - b) a 2007. július 1-je és augusztus 31. közötti időszakban, tekintettel a keramoti kikötő méreteire és további biztonsági okokból, a járatokat harmincperces időközökkel kell üzemeltetni.

- 18 A Naftiliaki Etaireia Thasou vitatta a kérdést előterjesztő bíróság előtt az Ypourgos Emporikis Naftilias által előírt módosítások érvényességét, és arra hivatkozott, hogy a 2932/2001 törvény rendelkezései, amelyek alkalmazásában a szóban forgó határozatok a menetrendi táblázatok egyoldalú módosítását írták elő, érvénytelenek, mivel ellentétesek a 3577/92 rendelet rendelkezéseivel.
- 19 A Koinopraxia Epibatikon Ochimatagogen Ploion Kavalas – Thasou hajótársaságtársulás, amely hajói szolgálatba állítására vonatkozó nyilatkozatot nyújtott be a vitatott útvonalon nyújtandó menetrend szerinti szolgáltatás vonatkozásában a 2006. november 1-jétől 2007. október 31-ig terjedő időszakra, beavatkozóként vett részt az Ypourgos Emporikis Naftilias támogatása végett, és a Naftiliaki Etaireia Thasou keresetének elutasítását kérte.
- 20 A kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a hajótulajdonosok nyilatkozatainak az Ypourgos Emporikis Naftilias részéről történő elfogadása a görög jogban engedélyezésnek tekinthető. Hangsúlyozza, hogy – amint az a 2932/2001 törvény 4. cikkének (4) bekezdéséből következik – e törvény a tengeri kabotázsszolgáltatások nyújtását előzetes hatósági engedélyezési rendszernek veti alá, amely az említett bekezdés a) és b) pontjának értelmében főként egyrészt annak ellenőrzésére irányul, hogy egy meghatározott kikötőben fennálló helyzetre tekintettel a hajótulajdonos által bejelentett járatokat a hajó biztonságát és az említett kikötő rendjét garantáló feltételek között lehet működtetni, és a belépésnek nincs akadálya, másrészt hogy az ugyanezen bekezdés c) pontjának megfelelően esetleges közszolgáltatási kötelezettségeket írjon elő, amelyek többek között a járatsűrűsége, és általánosabban az érintett útvonal megfelelő kiszolgálására vonatkoznak.
- 21 E bíróság jelzi továbbá, hogy a 2932/2001 törvény 4. cikkének (5) bekezdése azt írta elő eredeti változatában, hogy ha egy időben több hajótulajdonos kér belépést egy olyan kikötőbe, amelynek a kapacitása nem megfelelő, és nem sikerül közös megegyezéssel egymáshoz igazítani az érkezésüket, a hatóság ajánlattételi felhívást tesz közzé a kikötésre vonatkozó elsőbbség meghatározása céljából.

- 22 A kérdést előterjesztő bíróság, különösen a C-205/99. sz., Analir és társai ügyben 2001. február 20-án hozott ítélet (EBHT 2001., I-1271. o.) 34. pontjára hivatkozva megjegyzi egyebekben, hogy a 2932/2001 törvény 4. cikke (4) bekezdésének c) pontja által bevezetett előzetes engedélyezési rendszer kivétel nélkül minden, szigetek közötti tengeri útvonalra vonatkozik, és nem tűnik úgy, hogy e szabályozás elfogadása során az illetékes nemzeti hatóságok az említett útvonalak mindegyike tekintetében megállapították volna, hogy fennáll a rendszeres fuvarozási szolgáltatás nem kielégítő voltának a veszélye az olyan esetekben, amikor e szolgáltatások nyújtása kizárólag a piaci erőviszonyoktól függ.
- 23 A fenti megfontolásokra tekintettel a Symvoulío tis Epikrateias az eljárás felfüggesztéséről határozott, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„A [...] rendeletnek a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvével összhangban értelmezett 1., 2. és 4. cikkének rendelkezései lehetővé teszik-e olyan nemzeti szabályozás elfogadását, amelynek értelmében a hajótulajdonosok tengeri kabotázsszolgáltatásokat csak előzetes hatósági engedély megszerzését követően nyújthatnak, amikor is:

- a) ezen engedélyezési rendszer annak ellenőrzésére irányul, hogy – egy meghatározott kikötőben fennálló helyzetet figyelembe véve – a hajótulajdonos által bejelentett járatok a hajó biztonságát és a kikötő rendjét garantáló feltételeknek megfelelően üzemeltethetők-e, továbbá annak ellenőrzésére, hogy a menetrend szerinti szolgáltatás céljából szolgálatba állított hajó akadálytalanul be tud-e lépni egy meghatározott kikötőbe a hajótulajdonos által az adott járat működtetése tekintetében meghatározott időpontban, anélkül azonban, hogy jogszabály előzetesen meghatározta volna az említett kérdések hatóság általi értékelésének alapjául szolgáló szempontokat, különösen abban az esetben, ha több hajótulajdonos kíván bejutni egyazon kikötőbe ugyanabban az időpontban;

b) ezen engedélyezési rendszer egyidejűleg olyan eszközt jelent, amely e tekintetben a következő jellemzőkkel rendelkező közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő:

- i. megkülönböztetés nélkül vonatkozik a szigetek közötti minden tengeri útvonalra;
- ii. az engedély kiadására hatáskörrel rendelkező közigazgatási hatóság széleskörű mérlegelési joggal rendelkezik a közszolgáltatási kötelezettségek megállapítása tekintetében, anélkül, hogy e mérlegelési jog gyakorlásának követelményei jogszabály által előre meghatározottak lennének, és anélkül, hogy a megállapítható közszolgáltatási kötelezettségek tartalma előre meghatározott lenne?”

C-129/10. sz. ügy

²⁴ 2006. január 30-án az Amaltheia I Naftiki Etaireia szolgálatba állításra vonatkozó nyilatkozatot nyújtott be a 2006. november 1-je és 2007. október 31. közötti időszakra vonatkozóan – a szárazföldön található – Arkitsa és – egy szigeten elhelyezkedő – Aidipsos falu közötti járatot ellátó hajó vonatkozásában, és a nyilatkozathoz az érintett útvonalakra vonatkozó menetrendi táblázatot csatolt.

²⁵ 2006 márciusának folyamán a kikötői hatóságok, miután megállapították, hogy a benyújtott menetrendi táblázatokból az derül ki, hogy mindennap – különösen a nyári szezonban – több hajó indul egy időben, lényegében azt közölték, hogy biztonsági okokból nem engedélyezhetik több hajó egyidejű indulását.

- ²⁶ Mivel az aidipsosi kapitányság és a Kereskedelmi flottáért felelős minisztérium között számos egyeztető találkozó nem vezetett megállapodásra, a Symvoulío Aktoploíkon Syngkoinonion 2006. október 26-án az irányú véleményt adott ki, hogy e járatokat a kikötői hatóságok által legutóbb javasoltaknak megfelelően szervezzék, azaz csak kettő, és ne három hajó induljon azonos időben.
- ²⁷ Más hajótársaságok által benyújtott nyilatkozatok nyomán az Ypourgos Emporikis Naftilias 2006. október 31-én elfogadott nyolc határozatot, amelyek a felperes hajójának és a szóban forgó útvonal üzemeltetésében érdekelt más hajótulajdonosok társulásának tulajdonában levő hajónak az egyidejű indulásáról rendelkeztek.
- ²⁸ Az Amaltheia I Naftiki Etaireia megtámadta e nyolc határozatot a kérdést előterjesztő bíróság előtt, és arra hivatkozott, hogy az Ypourgos Emporikis Naftiliasnak pusztán a hajók egyidejű indulása elkerülésének céljából módosítania kellett volna a versenytársai által benyújtott szolgálatba állításra vonatkozó nyilatkozatot.
- ²⁹ A kérdést előterjesztő bíróság újból kiemeli, hogy a 2932/2001 törvény 4. cikkének (5) bekezdése azt írta elő eredeti változatában, hogy ha egy időben több hajótulajdonos kér belépést egy olyan kikötőbe, amelynek a kapacitása nem megfelelő, és nem sikerül közös megegyezéssel egymáshoz igazítaniuk az érkezésüket, a hatóság ajánlattételi felhívást tesz közzé a kikötésre vonatkozó elsőbbség meghatározása céljából.

- 30 A fenti megfontolásokra tekintettel a Symvoulio tis Epikrateias az eljárás felfüggesztéséről határozott, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„A [...] rendeletnek a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvével összhangban értelmezett 1. és 2. cikkének rendelkezései lehetővé teszik-e olyan nemzeti szabályozás elfogadását, amelynek értelmében a hajótulajdonosok tengeri kabotázsszolgáltatásokat csak előzetes hatósági engedély megszerzését követően nyújthatnak, amelyet olyan engedélyezési rendszer keretében adnak meg, amely rendszer többek között annak ellenőrzésére irányul, hogy – egy meghatározott kikötőben fennálló helyzetet figyelembe véve – a hajótulajdonos által bejelentett járatok a hajó biztonságát és a kikötő rendjét garantáló feltételek mellett üzemeltethetők-e, továbbá annak ellenőrzésére, hogy a menetrend szerinti szolgáltatás céljából szolgálatba állított hajó akadálytalanul be tud-e lépni egy meghatározott kikötőbe a hajótulajdonos által az adott járat működtetése tekintetében meghatározott időpontban, anélkül azonban, hogy jogszabály meghatározná az említett kérdések hatóság általi értékelésének alapjául szolgáló szempontokat, különösen abban az esetben, ha több hajótulajdonos kíván bejutni egyazon kikötőbe ugyanabban az időpontban?”

- 31 A Bíróság elnöke 2010. április 8-i végzésével az írásbeli és a szóbeli szakasz lefolytatása, valamint az ítélethozatal céljából egyesítette a C-128/10. és C-129/10. sz. ügyet.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Előzetes észrevételek

- 32 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése alapján a közlekedés területén a szolgáltatásnyújtás szabadságára az ugyanezen szerződés

harmadik része VI. címének rendelkezései az irányadók, amelyek között szerepel az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése is, amely lehetővé teszi, hogy az Európai Parlament és a Tanács a tengeri közlekedésre vonatkozóan megfelelő rendelkezéseket hozzon.

- 33 Az EK 80. cikk (2) bekezdése, jelenleg az EUMSZ 100. cikk (2) bekezdése alapján az uniós jogalkotó elfogadta a rendeletet, amelynek célja – amint az 1. cikkéből következik – a tengeri fuvarozási szolgáltatások tagállamokon belüli szabad nyújtása elvének a közösségbeli hajótulajdonosokra való alkalmazása (a fent hivatkozott Analir és társai ügyben 2001. február 20-án hozott ítélet 20. pontja és a C-323/03. sz., Bizottság kontra Spanyolország ügyben 2006. március 9-én hozott ítélet [EBHT 2006., I-2161. o.] 43. pontja).
- 34 A rendelet nyolcadik preambulumbekendésének értelmében a tengeri kabotázsszolgáltatások szabad nyújtása megvalósításának fokozatosan kell végbe-mennie. A rendelet 6. cikke (2) és (3) bekezdésének értelmében Görögország 2004. január 1-jéig mentességet élvezett a rendelet alkalmazása alól. A szóban forgó minisz-teri rendeletek elfogadásának időpontjában a rendelet – 6. cikke (2) és (3) bekezdésé-nek értelmében – Görögország tekintetében *ratione temporis* már alkalmazandó volt.
- 35 Másodsorban azt kell megvizsgálni, továbbra is előjáróban, hogy a görög törvény által előírt szabályok ténylegesen előzetes engedélyezési rendszert vezetnek-e be.
- 36 E vonatkozásban hangsúlyozni kell, hogy az ügy irataiból az következik, hogy a két alapügyben szereplő határozatok a hajótulajdonosok által javasolt indulási időpon-toknak egyrészt a hajók biztonsága és a kikötők rendje érdekében, másrészt a kiszol-gált útvonalak közötti járatok bizonyos sűrűsége biztosításának szükségessége okából való módosításainak előírására vonatkoztak.

- 37 Meg kell állapítani, hogy a Bíróság előtt előterjesztett észrevételek eltérést mutatnak az alkalmazandó nemzeti jog értelmezésének tárgyában. A görög kormány és a Bíróság eltérő álláspontot képvisel ugyanis a tekintetben, hogy e nemzeti jog engedélyezési rendszert vezet-e be.
- 38 A Bizottság – a kérdést előterjesztő bírósághoz hasonlóan – úgy véli, hogy a 2932/2001 törvény által létrehozott rendszer, amelynek értelmében az Ypourgos Emporikis Naftilias elfogadhatja vagy elutasíthatja a hajótulajdonosok által menetrendszerinti szolgáltatás tekintetében benyújtott szolgálatba állításra vonatkozó nyilatkozatokat, a fent hivatkozott Analir és társai ügyben 2001. február 20-án hozott ítélet alapjául szolgáló ügyben szereplőhöz hasonló engedélyezési rendszernek tekinthető.
- 39 Ezzel szemben a görög kormány azt állítja, hogy a hajótulajdonosok által benyújtott ezen szolgálatba állításra vonatkozó nyilatkozatok vizsgálata tekintetében való eljárás nem jogosítja fel a hatóságot e nyilatkozatok érdemi felülvizsgálatára, csupán azok formális felülvizsgálatát teszi számára lehetővé, miáltal ezen eljárás nem tekinthető engedélyezési rendszernek.
- 40 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy ami a nemzeti jogrend rendelkezéseinek értelmezését illeti, a Bíróságnak főszabály szerint az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban foglalt minősítésre kell hagyatkoznia. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanis a Bíróság nem rendelkezik hatáskörrel valamely tagállam belső jogának értelmezésére (a C-511/03. sz., Ten Kate Holding Musselkanaal és társai ügyben 2005. október 20-án hozott ítélet [EBHT 2005., I-8979. o.] 25. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 41 A jelen ügyben, mivel – amint az az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokból következik – a görög hatóság nem szorítkozik a hajótulajdonosok által benyújtott

szolgálatba állításra vonatkozó nyilatkozatok pusztá elfogadására, hanem módosíthatja is az általuk javasolt fuvarozási terveket többek között a hajók indulási és érkezési időpontjai tekintetében, egy ilyen módosítás joghatásai egyenértékűek egy engedély joghatásaival. Ebből az következik, hogy a 2932/2001 törvény ténylegesen előzetes engedélyezési rendszert vezet be a tengeri kabotázsszolgáltatás nyújtása tekintetében.

- 42 Harmadsorban rá kell mutatni arra, hogy mivel a kérdést előterjesztő bíróság előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéseivel nem kéri a rendelet 2. cikkében szereplő fogalmak értelmezését, megállapítható, hogy a Bíróságnak nincs alkalma e cikk tárgyában állást foglalni.

A hajók biztonságát és a kikötő rendjének ellenőrzését célzó intézkedésekről

- 43 Ami azt a kérdést illeti, hogy a rendelettel és különösen annak 1. cikkével ellentétes-e egy, az alapügyben szereplőhöz hasonló rendszer, amely a hajók biztonságához és a kikötők rendjéhez kapcsolódó okokból résidők előírásához vezethet, emlékeztetni kell arra, hogy egy olyan nemzeti szabályozás, amely a tengeri kabotázsszolgáltatás nyújtását előzetes hatósági engedélyezés megszerzésétől teszi függővé, ezen szolgáltatások nyújtásának megzavarására vagy kevésbé vonzóvá tételére alkalmas, és következetesképpen e szolgáltatások szabad nyújtását korlátozza (lásd a fent hivatkozott Analir és társai ügyben hozott ítélet 22. pontját és a fent hivatkozott Bizottság kontra Spanyolország ügyben hozott ítélet 44. pontját).
- 44 A jelen ügyben ugyanis meg kell állapítani, hogy a hajótulajdonosok menetrendi javasolatainak a kikötők és hajók biztonságához kapcsolódó okokból történő módosításai – a rendelet 1. cikke alapján a tengeri kabotázis területén alkalmazandó – szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozását valósíthatják meg.

- 45 Egy ilyen korlátozás mindazonáltal közérdeken alapuló kényszerítő okokkal igazolható. Amint az az állandó ítélkezési gyakorlatból következik, a kikötői vizek biztonságának garantálására irányuló cél ilyen közérdeken alapuló kényszerítő oknak tekinthető (lásd ebben az értelemben a C-266/96. sz. *Corsica Ferries France* ügyben 1998. június 18-án hozott ítélet [EBHT 1998., I-3949. o.] 60. pontját).
- 46 Azonban ahhoz, hogy a kikötői vizek biztonságán alapuló valamely intézkedés igazolható legyen, meg kell felelnie az arányosság és a hátrányos megkülönböztetésmentesség feltételeinek.
- 47 Ami különösen az arányosság vizsgálatát illeti, el kell ismerni először is, hogy egy előzetes engedélyezési rendszer bevezetése, amely az alapügyben szereplő rendszerhez hasonlóan annak biztosítására irányul, hogy több hajó együttes jelenléte egy kikötőben ne veszélyeztethesse e hajók biztonságát, egyszerre megfelelő és arányos eszköznek tekinthető a kikötői vizek biztonságára irányuló cél eléréséhez.
- 48 Másodsorban emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, miszerint valamely előzetes engedélyezési rendszer nem igazolható 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 valamely előzetes 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 (lásd a C-338/09. sz. *Yellow Cab Verkehrsbetrieb* ügyben 2010. december 22-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-13927. o.] 53. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot).

- 49 A hatóság e jogköre gyakorlásának e kritériumok általi korlátok közé szorítása akkor is szükséges, amikor az olyan, az alapügyben leírthoz hasonló helyzetben, amelyben több, egymással versenyviszonyban álló érdekelt hajótulajdonos közötti résidőelosztásról van szó, a nemzeti hatóság dönt a versenytársak között, ha a hajók és a kikötők biztonságához kapcsolódó okok megakadályozzák több hajó egyidejű indulását, vagy szükségessé teszik az azok közötti távolságot.
- 50 A jelen ügyben a 2932/2001 törvény 4. cikke (4) bekezdése a) és b) pontjának értelmében a hajótulajdonosok által javasolt résidők módosítása alapulhat a hajók biztonságához és a kikötők rendjéhez kapcsolódó okokon. Továbbá e rendelkezések azt írják elő, hogy a miniszter a hajótulajdonos nyilatkozatát csak „a szükséges mértékben” és megfelelő módon indokolt határozattal módosíthatja. Noha ezen általános kritériumok nem határozzák meg részletesen a biztonsághoz és a kikötők rendjéhez kapcsolódó azon okokat, amelyek a résidők módosítását igazolhatják, úgy tűnik, ezek objektív, kellően pontos és előzetesen ismert módon korlátok közé szorítják a nemzeti hatóságok mérlegelési jogkörének gyakorlását.
- 51 A kérdést előterjesztő bíróság feladata a saját nemzeti jogszabályaival kapcsolatban felmerülő vizsgálatok elvégzése.

A közszolgáltatási kötelezettségeket előíró intézkedésekről

- 52 Azon kérdéssel kapcsolatban, hogy a rendelettel és főként annak 1. és 4. cikkével el-
lentetés-e egy olyan előzetes engedélyezési rendszer, amely egyes résidők rögzítésével

közszolgáltatási kötelezettségeket rendel el, meg kell állapítani, hogy az említett 4. cikk (2) bekezdésének értelmében a tagállamok előírhatnak a hajótulajdonosok számára ilyen, a járatsűrűsége vonatkozó kötelezettségeket kabotázsszolgáltatások menetrend szerinti nyújtása tekintetében.

- 53 Továbbá a Bíróság ítélezési gyakorlatából az következik, hogy egy előzetes hatósági engedélyezési rendszer a közszolgáltatási kötelezettségek előírásának eszköze lehet (lásd a fent hivatkozott Analir és társai ügyben hozott ítélet 34. pontját).
- 54 Tekintettel arra, hogy nem minden kabotázssal érintett útvonal tekinthető szükségyszerűen közszolgáltatási kötelezettségeket megkövetelő útvonalnak, egy ilyen rendszer kizárólag akkor megengedett, ha az illetékes nemzeti hatóságok minden egyes érintett útvonal tekintetében megállapították a menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatások nem kielégítő voltát olyan esetben, amikor e szolgáltatások nyújtása kizárólag a piaci erőviszonyoktól függ, és ez a rendszer szükséges és arányos azon cél tekintetében, hogy biztosított legyen a szigetek felé, felől és között a megfelelő rendszeres fuvarozási szolgáltatás (lásd ebben az értelemben a rendelet kilencedik preambulumbekzdését, valamint a fent hivatkozott Analir és társai ügyben hozott ítélet 29. és 34. pontját).
- 55 Végezetül az ilyen előzetes engedélyezési rendszer nem igazolhatja a nemzeti hatóságok részéről megnyilvánuló olyan szabad mérlegelésen alapuló magatartást, amely megfosztja a rendelet rendelkezéseit azok hatékony érvényesülésétől. Ennélfogva e rendszernek olyan objektív, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és az érintett vállalkozások által előzetesen ismert kritériumokon kell alapulnia, amelyek korlátok közé szorítják a nemzeti hatóságok mérlegelési jogkörének gyakorlását annak érdekében, hogy az ne történjen önkényes módon (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Analir és társai ügyben hozott ítélet 37. és 38. pontját).

- 56 Előzetes döntéshozatalra utaló határozataiban a Symvoulío tis Epikrateias kiemeli különösen azt, hogy az alapügy tárgyát képező nemzeti szabályozásban nincsenek olyan objektív kritériumok, amelyeket a hatóságnak tekintetbe kellene vennie az engedélyre vonatkozó határozat elfogadásához vezető eljárás folyamán. A görög kormány és a Bizottság a maga részéről megjegyzi, hogy a 2932/2001 törvény 4. cikkének (4) bekezdése a rendelet 4. cikkének (2) bekezdését az abban foglalt kritériumok átvételével ülteti át.
- 57 Amint arra a jelen ítélet 55. pontja emlékeztetett, az előzetes engedélyezési rendszernek előzetesen ismert, objektív, arányos és hátrányos megkülönböztetéstől mentes kritériumokon kell alapulnia.
- 58 Az is alapvető fontosságú, hogy az előírható közszolgáltatási kötelezettségek tartalmát ugyancsak általános jellegű intézkedés rögzítse, hogy e kötelezettségek részletei és terjedelme előzetesen ismert legyen.
- 59 A közszolgáltatási kötelezettségek előírásának kritériumaival kapcsolatban a rendelet 4. cikkének (2) bekezdését, amely meghatározza azokat a követelményeket, amelyeket a tagállamoknak közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor tekintetbe kell venniük a kiszorgálandó kikötők, a rendszeresség, a folyamatosság, a járatsűrűség, a szolgáltatás nyújtásának képessége, a felszámítandó díjak és a hajók személyzettel való ellátása terén, úgy kell tekinteni, mint amely kimerítő listát határoz meg.
- 60 E követelmények objektív kritériumoknak tekinthetők, amelyeket a hatóságoknak tekintetbe kell venniük a közszolgáltatási kötelezettségek előírására vonatkozó

mérlegelési jogkörük gyakorlása folyamán, többek között olyan esetben, ha több hajótulajdonos azonos időben kíván bejutni ugyanabba a kikötőbe.

- ⁶¹ Ami az alapügyben szóban forgó nemzeti szabályozást illeti, meg kell állapítani különösen azt, hogy a 2932/2001 törvény 2. cikkének (6) bekezdése felsorolja azon különféle követelményeket, amelyek igazolhatják a rendelet 4. cikkének (2) bekezdésében foglalt közszolgáltatási kötelezettségek előírását. Ezen túl az említett 2. cikk rögzíti, hogy ilyen kötelezettségek „közérdek kielégítése” céljából és „hátrányos megkülönböztetés alkalmazása nélkül” írhatók elő. Ugyanezen törvény 4. cikke (4) bekezdésének c) pontja pedig akként rendelkezik, hogy a hajótulajdonosok nyilatkozatainak e kötelezettségek előírását célzó módosítása igazolható a szolgáltatásnyújtás rendszerességének biztosítása érdekében. Végül ugyanezen rendelkezés azt írja elő, hogy e tekintetben az ilyen módosításokról csak „a szükséges” mértékben és „alapos okkal” lehet dönteni.
- ⁶² A kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy e tényezők alapján az alapeljárásban szereplőhöz hasonló rendelkezések teljesítik-e a jelen ítélet 54. és 55. pontjában említett feltételeket.
- ⁶³ A fenti megfontolások összességének fényében az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy a rendelet egymással összefüggésben értelmezett 1. és 4. cikkét akként kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes egy olyan nemzeti szabályozás, amely a tengeri kabotázsszolgáltatások tekintetében előzetes engedélyezési rendszert vezet be, amely egyrészt a hajók biztonságához és a kikötők rendjéhez, másrészt közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó okokból bizonyos résidők betartását előíró hatósági határozatok elfogadásáról rendelkezik, amennyiben e rendszer objektív, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és előzetesen ismert kritériumokon alapul, többek között olyan esetben, ha több hajótulajdonos kíván bejutni egyazon kikötőbe ugyanabban az időpontban. A közszolgáltatási kötelezettségeket előíró hatósági határozatok tekintetében az szükséges továbbá, hogy szabad versenyhelyzetben a menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatások nem kielégítő volta folytán a közszolgáltatás

iránt fennálló tényleges igény bizonyítható legyen. A nemzeti bíróság feladata annak értékelése, hogy az alapügyekben e feltételek teljesülnek-e.

A költségekről

- ⁶⁴ 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 (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

A szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet egymással összefüggésben értelmezett 1. és 4. cikkét akként kell értelmezni, hogy azokkal nem ellentétes egy olyan nemzeti szabályozás, amely a tengeri kabotázsszolgáltatások tekintetében előzetes engedélyezési rendszert vezet be, amely egyrészt a hajók biztonságához és a kikötő rendjéhez, másrészt közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó okokból bizonyos résidők betartását előíró hatósági határozatok elfogadásáról rendelkezik, amennyiben e rendszer objektív, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és

előzetesen ismert kritériumokon alapul, többek között olyan esetben, ha több hajótulajdonos kíván bejutni egyazon kikötőbe ugyanabban az időpontban. A közszolgáltatási kötelezettségeket előíró hatósági határozatok tekintetében az szükséges továbbá, hogy szabad versenyhelyzetben a menetrend szerinti fuvarozási szolgáltatások nem kielégítő volta folytán a közszolgáltatás iránt fennálló tényleges igény bizonyítható legyen. A nemzeti bíróság feladata annak értékelése, hogy az alapügyekben e feltételek teljesülnek-e.

Aláírások