



## Budapest Környéki Törvényszék

<b>Az ügy száma:</b>	104.K.700.123/2021/29.
<b>A felperes:</b>	Szigetmonostor Község Önkormányzata (2015 Szigetmonostor, Fő utca 26.)
<b>A felperes képviselője:</b>	Dr. Horváth P. András Ügyvédi Iroda, dr. Horváth P. András ügyvéd (1148 Budapest, Wass Albert tér 3-4.)
<b>Az alperes:</b>	Budapest Főváros Kormányhivatala (1052 Budapest, Városház utca 7.)
<b>Az alperes képviselője:</b>	dr. Szász Imola kamarai jogtanácsos
<b>Az alperesi érdekelt:</b>	NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt (1132 Budapest, Váci út 45.)
<b>Az alperesi érdekelt képviselője:</b>	dr. Kálmán Kinga kamarai jogtanácsos
<b>A per tárgya:</b>	útügyi közlekedési hatósági ügyben hozott közigazgatási határozat megtámadása

### Í T É L E T

A bíróság a felperes keresetét elutasítja.

A bíróság kötelezi a felperest, hogy 15 napon belül fizessen meg az alperesnek és az alperesi érdekeltnek 100.000 – 100.000 (százezer-százezer) forint perköltséget.

Az eljárási illetéket az állam viseli.

Az ítélet ellen fellebbezésnek nincs helye.

### I n d o k o l á s

- [1] Az Állami Autópálya Kezelő Közhasznú Társaság környezetvédelmi engedély kiadására irányuló kérelmet nyújtott be a Közép Duna-völgyi Környezetvédelmi Felügyelőséghez az M0 autópálya északi szektor 75+700-79+142 km (2. számú főút budapesti bekötése és a 11. számú főút) közötti szakaszára vonatkozóan. A Felügyelőség 1998. december 14-én kelt

KF:61.826-4/1998. számú határozatával a környezetvédelmi engedély kiadására irányuló kérelmet elutasította. Az Állami Autópálya Kezelő Közhasznú Társaság fellebbezése folytán eljáró Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség az 1999. szeptember 29-én kelt H-534/24/1999. számú határozatával az elsőfokú határozatot megváltoztatta, és a környezetvédelmi engedélyt a határozat rendelkező részében foglalt kikötésekkel megadta. A határozat rendelkező részében a szakhatóságok kikötései között, az 5.2 pontban szerepelt a Pest Megyei Közigazgatási Hivatal másodfokú építési szakhatóságként tett azon kikötése, mely többek között előírta, hogy Szigetmonostor községnek a 11. számú főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárását közúti híd építésével szükséges biztosítani (tanulmányterv „C” változat).

[2] Az alperesi érdekelt 2011. december 11-én benyújtotta az Országos Környezetvédelmi- és Természetvédelmi Főfelügyelőséghez az „M0 gyorsforgalmi út 2. számú és 11. számú főutak (75+835-76+708 km szelvény) közötti szakasz környezetvédelmi felülvizsgálata, valamint a Natura 2000 terület érintettség vizsgálata” tárgyú dokumentációt. Kérte a Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség H-534/24/1999. számú határozatának 5.2. bekezdésében foglalt előírás felülvizsgálatát, illetve annak módosítását vagy törlését. Kérelmében arra hivatkozott, hogy a becsatolt vizsgálat nem mutat ki környezetvédelmi szempontból összefüggést a Megyeri híd, illetve a szentendrei Duna-ági híd között. Az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség a 2013. január 9-én kelt 14/06703-29/2011. számú határozatával a H-534/24/1999- számú határozatát akként módosította, hogy az 5.2 bekezdésében szereplő kikötést törölte azzal, hogy a módosítás a határozat többi rendelkezését nem érinti.

[3] A felperes keresete folytán eljáró Fővárosi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság a 2015. április 21-én kelt 27.K.31.226/2013/57. számú ítéletével az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség 14/06703-29/2011. számú határozatát hatályon kívül helyezte és az alperest új eljárásra kötelezte. Az ítélet indokolásában rögzítette, hogy a megváltoztató határozatban hivatkozott jogszabályhelyek alapján nem volt helye a környezetvédelmi engedély olyan módosításának, ami az engedélyezési eljárásban megtett építési szakhatósági előírás törlését eredményezte. Erre vonatkozóan az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőségnek a jogszabályok hatáskört nem biztosítottak, amiből azt lehetett megállapítani, hogy hatáskör hiányában hozott a környezetvédelmi engedély módosítása tárgyában határozatot. Az engedély azon az alapon történő módosítására, hogy az alperesi érdekelt az engedélyezési eljárás során tett szakhatósági előírást nem látja indokoltnak, jogszerű lehetőség nem volt, ami miatt a környezetvédelmi engedélyt megváltoztató határozat semmisségét állapította meg a bíróság. Hangsúlyozta emellett, hogy a környezetvédelmi engedélyből törölt kikötés abba építésügyi szakhatóság állásfoglalása alapján került, arra azonban nem volt lehetőség, hogy az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség mint eljáró hatóság kérelemre szakhatósági kikötést töröljön, tekintettel arra, hogy környezetvédelmi természetvédelmi és vízügyi akadályát nem látja. Az eljárás során az építésügyi szakhatósági közreműködésre jogszabályok változása folytán nem volt lehetőség, vagyis a perbeli eljárás során már nem volt olyan hatóság, amely a korábbi építésügyi hatáskört szakhatóságként gyakorolná. Kiemelte emellett, hogy a környezetvédelmi engedély semmiféle tevékenység végzésére nem jogosít, az annak alapján kiadott útépitési engedély az, amely a tevékenység végzésére, vagyis a perbeli esetben az érintett M0 szakasz építésére jogosítja fel az építettőt. Emellett pedig a környezetvédelmi engedélyben foglalt feltételt az annak alapján kiadott másodfokú építési engedély 6.3 pontjában is tartalmazta akként, hogy a Környezet és Természetvédelmi

Főfelügyelőség által kiadott környezetvédelmi engedélyben foglaltakat be kell tartani, illetőleg az abban foglalt intézkedéseket, beruházásokat meg kell valósítani.

- [4] A Nemzeti Autópálya Rt. az alperesi érdekelt jogelődjeként 2003. június 18-án építési engedély iránti kérelmet terjesztett elő a Központi Közlekedési Felügyeletnél az M0 útgyűrű 75+445-78+245 km szelvények közötti szakasza, valamint a kapcsolódó közlekedési építmények, így az északi Duna-híd építésére vonatkozóan. Az engedélyezési eljárás során megkeresett szakhatóságok állásfoglalásaikban az engedély megadásához feltételek nélkül hozzájárultak. Területi érintettség okán az építési engedélyezési eljárással érintett önkormányzatok – Budakalász nagyközség, valamint Szigetmonostor község – közigazgatási szervei elsőfokú építési szakhatóságként szakhatósági állásfoglalásaikban a hozzájárulásukat megtagadták. Álláspontjuk szerint a perbeli építési engedélyezési eljárást megelőzően a Környezet és Természetvédelmi Főfelügyelőség H-534/24/1999. számon kiadott környezetvédelmi engedélye az építési engedély kiadásának feltételül szabta az 1108. számú út és a 11. számú főút összekötő út szakaszának megépítését Üröm és Budakalász Nagyközség között Budakalász forgalmi tehermentesítése érdekében. Emellett hasonló okokból előírta Szigetmonostor község számára a 11. számú főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárás közúti híd építésével történő biztosítását. A környezetvédelmi engedély értelmében az M0 autópálya megépítésével egyidejűleg szükséges Szigetmonostor községnek a 11. számú főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárását közúti híd építésével biztosítani. Az elsőfokú közlekedési hatóság határozatával a Nemzeti Autópálya Rt. építési engedély iránti kérelmét elutasította. Döntését azzal indokolta, hogy Budakalász nagyközség jegyzője és Szigetmonostor község polgármestere és polgármesteri hivatala elsőfokú építésügyi szakhatóságként az engedély kiadásához nem járult hozzá.
- [5] A Nemzeti Autópálya Rt. fellebbezése folytán eljáró Közlekedés Főfelügyelet 2004. szeptember 15-én kelt FO/KI/NS/A/2052/7/2004. szám alatti határozatával az elsőfokú döntést megváltoztatta, az építési engedélyt megadta döntésének előzetes végrehajthatóvá nyilvánítása mellett. A Közlekedési Főfelügyelet az eljárása során megkereste a Pest Megyei Közigazgatási Hivatalt mint felettes szakhatóságot, aki Budakalász vonatkozásában a szakhatósági hozzájárulást feltételekkel megadta, Szigetmonostor vonatkozásában pedig megállapította, hogy a hozzájárulást megadottnak kell tekinteni. A két települési önkormányzat elutasító állásfoglalásának indokolására tekintettel a Közlekedési Felügyelet megkereste az Országos Környezetvédelmi-és Vízügyi Főfelügyelőséget, azért hogy adjon szakvéleményt az elsőfokú határozatban foglalt környezetvédelmi engedélyt érintő kérdésekben. A megkeresett hatóság szakvéleményében kifejtette, hogy mivel az általa véleményezett építési engedély nem vonatkozik a Szigetmonostornak a 11. számú főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárást biztosító híd építésére, ezért ezzel kapcsolatosan a megkeresett hatóság hatáskörébe tartozó kikötéseket nem határozott meg az építető számára. Kiemelte, hogy a híd konkrét helyére vonatkozóan nincs megállapodás a két önkormányzat között, ezért a megkeresett hatóság hatáskörébe tartozó szakmai kérdés nem fogalmazható meg. A közlekedési felügyelet határozatában a szakvéleményben foglaltakra tekintettel azt hangsúlyozta, hogy a másodfokú környezetvédelmi hatóság nem szabta a Szigetmonostort Szentendrével összekötő hidat az útépitési engedély kiadásának feltételül. Erre tekintettel az érintett szakhatóságok állásfoglalásaiban foglaltaknak a kiviteli tervek elkészítésekor történő figyelembevételével az építési engedélyt megadta. A határozat 6.2 pontja értelmében az építési engedélyezési eljárás, illetve a kivitelezés során be kell tartani a környezetvédelmi engedélyben, valamint az építési eljáráshoz adott elsőfokú KF:4036-2/2004. számú

környezetvédelmi, V.00.681-7/2004. számú vízgazdálkodási, és 1373/3/2003. számú természetvédelmi szakhatósági állásfoglalásokban előírtakat.

- [6] A felperes és Szigetmonostor község polgármesteri hivatalának keresete folytán eljáró Fővárosi Bíróság a 2006. szeptember 21-én kelt 24.K.33.833/2004/27. számú ítéletével a keresetet elutasította. A környezetvédelmi engedélyben foglalt feltétellel kapcsolatosan kiemelte, hogy a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény engedélyezési eljárás idején hatályos 72. § (1) bekezdése értelmében a környezetvédelmi engedély a szakhatóságnak az engedélyezett tevékenység környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatos előírásait tartalmazza, nem fogalmazhat meg építés hatósági előírásokat. Amennyiben a jogerős környezetvédelmi engedély Szigetmonostor község Duna-ági átjárását szükségesnek tartotta biztosítani és azt az engedély megadásához feltételként előírta, úgy azt a környezet védelme tette indokolttá. Erre tekintettel a környezetvédelmi engedélyben meghatározott ezen feltétel nem építési engedélyezési, hanem környezetvédelmi előfeltétel. A környezetvédelmi engedélyben megfogalmazott feltétel teljesítése egy önálló, a felperes számára a Duna-ági átjárás biztosító méretű híd építési engedélyezésének megszerzését, azaz egy önálló közigazgatási eljárás lefolytatását feltételezi. Az volt az álláspontja a bíróságnak, hogy ilyen építési engedélyezési feltételt a környezetvédelmi hatóság nem írhat jogszerűen elő. Megjegyezte, hogy a környezetvédelmi engedély az M0 autópálya megépítésével egyidejűleg írta elő a Duna-ági átjárás biztosítását, amelyből a Nemzeti Autópálya Rt. egyidejű megépítésre vonatkozó kötelezettsége keletkezik. Mindezekre tekintettel úgy ítélte meg, hogy a forgalomba helyezési engedély kiadására csak abban az esetben kerülhet sor, amennyiben az építető igazolja, hogy az építmény az építési engedélyben foglaltaknak megfelelően épült meg. A perbeli esetben a Szigetmonostor községet a 11. számú főúttal összekötő Duna-ági átjárást biztosító híd megépítését, mint a környezetvédelmi engedélyben megjelölt feltétel – az egyéb környezetvédelmi engedélyben és építési engedélyben megjelölt feltételekkel együttes – teljesítését jelenti. A hivatkozott környezetvédelmi engedély tehát nem az egyidejű engedélyeztetést, hanem az egyidejű megépítés kötelezettségét róta az építetőre.
- [7] A Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága a 2008. szeptember 29-én kelt KU/KF/1002/86/208. számú határozatával ideiglenes forgalomba helyezési engedélyt adott az M0 útgűrű északi szektor 2/A számú autót Dunakeszi csomópontja és a 11. számú főút (72+835-76+708,65 km szelvény) közötti szakaszra és a Megyeri hídra (északi Duna híd). A 2009. szeptember 30-án kelt KU/KF/118/72/2009. számú határozatával az ideiglenes forgalomban helyezési engedély érvényességi idejét 2012. szeptember 30-ig meghosszabbította. A felperes fellebbezése folytán eljáró Nemzeti Közlekedési Hatóság Központ Hivatala az elsőfokú határozatot helybenhagyta.
- [8] A fenti határozattal szemben a felperes által előterjesztett keresetet a Budapest Környéki Törvényszék a 2012. május 30. napján kelt 1.K.27.157/2011/18. számú ítéletével elutasította. Az ítélet indokolásában kiemelte, hogy a környezetvédelmi engedély 1999-ben, több mint 12 évvel korábban kelt. A Fővárosi Bíróság 24.K.30.833/2004/27. számú ítéletének indokolását felhívva azzal érvelt, hogy a kis híd kérdése nem építési engedélyezési, hanem környezetvédelmi feltétel. Rögzítette, hogy forgalomba helyezési engedély kiadására csak akkor kerülhet sor, ha teljesülnek a környezetvédelmi engedélyben foglaltak. A kis híd megvalósítására vonatkozóan azt a következtetést vont le, hogy az egyidejű megvalósítást forgalomszervezési indokok nem támasztják alá. A két létesítmény megvalósulásának feltételei időben olyannyira elmozdultak egymástól, hogy szükségtelenül akadályozná a

megvalósult útszakasz ideiglenes forgalomba helyezését a híd hiánya, különös tekintettel arra is, hogy a forgalomba helyezés óta már három év eltelt.

- [9] A felperes felülvizsgálati kérelme folytán eljárta Kúria a 2013. február 8-án kelt Kfv.I.37.545/2012/14. számú ítéletével a Budapest Környéki Törvényszék I.K.27.157/2011/18. számú ítéletét hatályában fenntartotta. Az ítélet indokolásában kifejtette, hogy az elsőfokú bíróság felülvizsgálati kérelemmel támadott döntésében nem a végleges forgalomba helyezéssel kapcsolatos hatósági döntést vizsgálta felül, hanem azt a hatósági határozatot, amely az ideiglenes forgalomba helyezési engedély érvényességét meghosszabbította. A per során annak tulajdonított jelentőséget, hogy az ideiglenes forgalomba helyezéssel érintett útszakasz rendeltetésszerű használatra való alkalmasságát egyik fél sem vitatta. Kiemelte, az ideiglenes forgalomba helyezés az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KÖVIM rendelet (a továbbiakban: R.) 25. § (1) bekezdés szerinti meghatározásának része, hogy azt az építési munka teljes befejezése előtt lehet kiadni. Emiatt az ideiglenes forgalomba helyezési engedély eleve feltételezi a további munkák elvégzését. Rámutatott, hogy az ideiglenes engedély szerinti jogi helyzet huzamosabb ideig nem tartható fenn, belátható időn belül a végleges forgalomba helyezési eljárást le kell folytatni, és ebben az eljárásban kell döntenie az ügynevezett kis híd megépítése, illetve annak szükségessége felől.
- [10] Az alperesi érdekelt az építető jogutódjaként az ideiglenes forgalomba helyezési engedély többszöri meghosszabbítását követően 2020. június 30-án terjesztett elő kérelmet az M0 autópályát érintett szakaszának és a Megyeri híd végleges forgalomba helyezési eljárásának lefolytatása és a végleges forgalomba helyezés engedélyezése iránt. Beadványában az alperes érdekelt kérte annak megállapítását, hogy a Duna-ági átjárást biztosító híd megépítése nem lehetséges, ugyanakkor az M0 útgyűrű érintett szakasza enélkül is véglegesen forgalomba helyezhető.
- [11] Az eljárás során a végleges forgalomba helyezéshez szükséges szakhatósági vélemények beszerzése érdekében az alperes az érintett szakhatóságokat megkereste, amelyek az engedély kiadásához hozzájárultak. A Szigetmonostor Község Önkormányzatának jegyzője és a polgármester – az alperes által ügyféli nyilatkozatnak tekintett – állásfoglalásaikban nem adták meg hozzájárulásukat. Mindketten a Kúria ítéletére és az elsőfokú bíróságok korábbi ítéleteiben foglaltakra hivatkoztak, állították, hogy a végleges forgalomba helyezéshez a kis híd megépítése szükséges. Az alperes az eljárás során a határozat indokolása szerint azt állapította meg, hogy az építésügyi hatóság környezetvédelmi eljárásban adott szakhatósági kikötései között szereplő előírás – az M0 autópálya megépítésével egyidejűleg szükséges Szigetmonostor községnek a 11. számú főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárását közúti híd építésével biztosítani (tanulmányterv „C” változat) – meg nem valósulása az M0 északi szektor tekintetében közlekedési hatósági szempontból nem kifogásolható. Ennek oka az, hogy a kis híd az M0 útgyűrű északi szektor műszaki kialakítását, forgalmi viszonyait, forgalombiztonságát, rendeltetésszerű használatát nem befolyásolja. Megállapította, hogy az M0 útgyűrű északi szektora a kis híd megépülése nélkül is kielégíti a forgalombiztonsági és környezetvédelmi követelményeket, valamint a rendeltetésszerű használatra alkalmas. Ezt alátámasztandó rögzítette, hogy a kis híd és az M0 útgyűrű északi szektora egymástól fizikailag is elkülönülő, több kilométerre lévő (tervezett) építmények, egymásra gyakorolt közlekedési hatásuk nincs. A kis híd emellett kizárólag a Szentendrei-sziget elérésének megkönnyítését szolgálná, az nem része az M0 útgyűrűnek. A kis hídra vonatkozóan útépitési engedély sosem állt rendelkezésre, az M0 útgyűrű északi szektor azonban már megépült,

2008. szeptember 30-a óta a közforgalom számára megnyitott. Az alperesi érdekelt a kis híd helyére vonatkozóan több nyomvonal változatra környezetvédelmi dokumentációt készíttetett, azonban a nyomvonalakra és hídhely változatokra a környezetvédelmi hatóság megállapította, hogy környezetvédelmi szempontú engedély nem adható ki, emiatt a tanulmányterv „C” változat megépítése ellehetetlenült. Az ettől eltérő megvalósítás az M0 útgyűri környezetvédelmi engedélyének keretein kívül van, és a közlekedési hatóság feladatkörén kívül eső közlekedésfejlesztési kérdés. Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018 évi CXXXIX. törvény által jóváhagyott Budapest agglomeráció szerkezeti tervben Szentendre és Szigetmonostor között híd nincs jelölve. A két település között a jogszabály szövegesen sem említi hidat a térségi terven, csupán két meglévő kompátkelő helyet jelöl. Emellett az elmúlt több mint 20 évben Szigetmonostor és Szentendre rendezési terveiben nem született olyan nyomvonal, amely a kis híd tekintetében egymással összhangban lenne. Kiemelte, hogy az M0 útgyűri és a Megyeri híd végleges forgalomba helyezése nem akadályozza az egyeztetések eredményétől függően tervezett, eltérő kis híd építésének. Mindezekre tekintettel azt állapította meg, hogy a Megyeri hídra vonatkozó végleges forgalomba-helyezési engedély kiadásának nincs akadályozó tényezője, ezért BP/0801/00517-30/2020. számú határozatával az érintett útszakasz és a Megyeri híd végleges forgalomba helyezését 2020. július 31-től engedélyezte.

- [12] A felperes keresetében – annak tartalma szerint – az alperes határozatának megsemmisítését és az alperes új eljárásra kötelezését kérte. A határozat jogsértő voltát a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 11. § (2) bekezdés c) és d) pontjaira, illetve az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 93/2012 (V. 10.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 18. § (6) bekezdésére és 19. §-ára alapította. Azzal érvelt, hogy az építmény nem az építési engedélynek megfelelően épült meg, így a végleges forgalomba helyezés nem történhet meg, az alperes határozata jogszabálysértő. Hivatkozott a jogerős építési engedély azon kikötésére, miszerint a környezetvédelmi előírások tekintetében a Környezet és Természetvédelmi Főfelügyelőség által kiadott környezetvédelmi engedélyben foglaltakat be kell tartani, illetve az abban foglalt beruházásokat meg kell valósítani. Az volt az álláspontja, hogy e kikötés a mai napig nem teljesült, hiszen az előírt kis híd nem épült meg. Hangsúlyozta, hogy álláspontja szerint az ideiglenes forgalomba helyezés során a Kúria ítéletében is azt mondta ki, hogy a környezetvédelmi előírásnak a végleges forgalomba helyezésig meg kell történnie. Kiemelte, hogy az alperes megsértette a hatáskör rendeltetésszerű gyakorlásának és célhoz kötöttségének elvét azzal, hogy az ügy egyedi sajátosságait nem vizsgálta, illetve lehetetlenülésre hivatkozva figyelmen kívül hagyta azokat a dokumentumokat, amelyekben a Magyar Állam elismerte a kis híd építésére vonatkozó kötelezettségét. Nem tulajdonított jelentőséget emellett az alperes annak sem, hogy az építési engedélyzési dokumentációnak a mai napig hatályos része a környezetvédelmi engedélyben meghatározott kis híd megépítésére vonatkozó előírás. Utalt a Kúria és a korábban eljáró elsőfokú bíróságok ítéleteiben foglaltakra, amelyek álláspontja szerint egybehangzóan arra mutattak rá, hogy a forgalomba helyezés feltételeként a kis híd megépítése egyértelműen szükséges. Állította, hogy az alperes megsértette a hatáskörrel való visszaélés tilalmát is. Ennek oka az volt, hogy nem a környezetvédelmi szempontokat és az építési engedélynek való megfelelést tekintette elsődlegesnek, hanem azt az állami érdeket, hogy a projekt végleges forgalomba helyezése megtörténjen. Állította, hogy a Szentendrei-sziget híddal való további összekötése az Agglomerációs törvényben is célként szerepel. A kis híd elfogadottsága 1999-óta, a jelen keresettel támadott alperesi határozatig nem volt vitatott, az eljárásokban résztvevő felek a kis híd építése vonatkozó kötelezettségüket sohasem vitatták. Pusztán a tekintetben volt

nézetkülönbség, hogy ezt melyik konkrét helyszínen és mikor, illetve meddig kell megépíteni. Összességében az volt az álláspontja, hogy az építési tevékenység nem az építési engedélyben foglaltaknak megfelelően valósult meg, mindezekre tekintettel a végleges forgalomba helyezést engedélyezni nem lehetett.

- [13] Az alperes védiratában a felperes keresetének elutasítását és perköltségben történő marasztalását kérte. Az volt az álláspontja, hogy a jogszabályoknak megfelelő döntést hozott, határozata a felperes keresetében felhozott okokból nem jogsértő. Kiemelte, hogy a Megyeri-híd mint építmény 2008. szeptember 30-a óta a forgalom része. A híd jellegéből adódóan nem vitatható az elhelyezkedése, rendeltetése. Hangsúlyozta, hogy a kis híd megépítésének terveit a felperesi önkormányzat nem építette be a rendezési tervébe és a helyi építési szabályzatába, az építési engedélyezési terv dokumentációnak pedig csak az M0 autópályát érintett szakasza és a Megyeri-híd volt a része. A kis hídnak többek között a környezetvédelmi engedély hiányában a mai napig nincsenek építési engedélyezési tervei. A Kúria ítéletében erre tekintettel akként foglalt állást, hogy a végleges forgalomba helyezési eljárásban kell döntenie a kis híd megépítése, illetve annak szükségessége felől is. Az volt az álláspontja, hogy a lefolytatott eljárás során ennek az előírásnak eleget tett, vizsgálta a kis híd megépítésének lehetőségét, annak szükségességét. A vizsgálat eredményeként arra a megállapításra jutott, hogy a kis híd nem valósítható meg sem a „C” változat szerinti helyen, sem az alperesi érdekelt által vizsgált további négy helyszínen, mindezekre tekintettel annak kivitelezése nem lehetséges. A kis híd léte emellett sem az M0 autópályát érintett szakaszának, sem a Megyeri-hídnak a rendeltetésszerű használatát nem befolyásolja.
- [14] Az alperesi érdekelt a felperes keresetének elutasítását és perköltségben történő marasztalását kérte. Az volt az álláspontja, hogy az alperes jogszerű határozatot hozott, osztotta a védiratban előadottakat. Kiemelte, hogy a kis híd megépítése ténylegesen a Pest Megyei Közigazgatási Hivatal mint építésügyi szakhatóság előírása volt, ez azonban mellőzött minden utalást környezetvédelmi és természetvédelmi indokokra. Az M0 útgyűrű érintett északi szakaszának nincsen semmilyen közúti összeköttetése a szigettel, nincsen lehajtó a Megyeri-hídról, mely forgalom növekedést és ezáltal jelentős mértékű környezetszennyezést idézne elő. Emellett a Megyeri-híd mindösszesen a híd lábakkal való alátámasztása érdekében veszi igénybe a sziget környezeti erőforrásait, ami miatt a sziget érintettsége elhanyagolható mértékű. Erre tekintettel az volt az álláspontja, hogy a kis híd létezése, illetve annak hiánya nem tekinthető olyan környezetvédelmi kérdéskörnek, amely a Kkt. 11. § (2) bekezdésének c) és d) pontjaira való hivatkozást megalapozná. A kis híd kizárólag azt a célt szolgálná, hogy Szigetmonostornak legyen közvetlen Duna-ági átjárást biztosító kapcsolata a 11. számú főúttal Szentendre magasságában. Ez a tény rámutat arra, hogy annak forgalomszervezési, forgalombiztonsági vagy bármilyen egyéb, a forgalom mértékére és irányára vonatkozó szempontból nem lenne jelentősége az M0 északi szektor vonatkozásában, az út ezen szakaszának rendeltetésszerű használatát semmilyen szempontból nem befolyásolná.
- [15] Kiemelte, hogy előzetes környezetvédelmi és vizsgálati dokumentációt készített a „C” és négy további esetleges helyszínen való hídépítésre, azonban a környezetvédelmi hatóság egyik helyszínen sem adott engedélyt a híd megépítésére. Ez a körülmény már önmagában is egy olyan akadály, ami lehetetlenné teszi a kis híd megépítésére vonatkozó kötelezettség teljesítését. Emellett a felperesi önkormányzat és Szentendre város önkormányzata a mai napig nem állapodott meg a híd helyében. Mindezekre tekintettel az volt az álláspontja, hogy jól látható, hogy a környezetvédelmi engedélyben foglalt építésügyi kikötés szakmai megalapozottság nélkül írta elő a kis híd megépítését. Ezt egyebekben utólag maga a

környezetvédelmi hatóság is elismerte azáltal, hogy megtagadta a környezetvédelmi engedély megadását a kis híd „C” változatára, illetve az egyéb helyszíneken történő megvalósítására is.

- [16] A felperes keresete megalapozatlan.
- [17] A közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) 85.§ (1) és (2) bekezdése értelmében a bíróság a közigazgatási tevékenység jogszerűségét a kereseti kérelem korlátai között és – ha a törvény eltérően nem rendelkezik – a megvalósításának időpontjában fennálló tények alapján vizsgálja. Jelen per tárgya az M0 híd és kapcsolódó létesítményeinek végleges forgalomba helyezése volt. Ennek megfelelően a perben a bíróságnak a perben abban a jogkérdésben kellett állást foglalnia, hogy az alperes jogszerűen állapította-e meg azt, hogy a fenti létesítmények az építési engedélyben foglaltaknak megfelelően épültek meg, és a rendeltetésszerű használatra alkalmasak.
- [18] A Korm. rendelet 18. § (6) bekezdés a) pontja alapján az építető a forgalomba helyezés engedélyezése érdekében köteles igazolni egyebek mellett az elkészült közlekedési építmény jóváhagyott megvalósulási tervnek, továbbá az építési engedélynek megfelelő megépítését. A 19. § (2) bekezdése szerint a hatóság abban az esetben engedélyezi a forgalomba helyezést, ha az építmény az építési engedélynek megfelelően épült meg, rendeltetésszerű használatra alkalmas, és kielégíti a forgalombiztonsági követelményeket.
- [19] A per eldöntése szempontjából annak volt jelentősége, hogy a Közlekedés Főfelügyelet 2004. szeptember 15-én kelt FO/KI/NS/A/2052/7/2004. szám alatti, építési engedélyt megadó határozatának 6.2 pontja tartalmazta azt, hogy az építési engedélyezési eljárás, illetve a kivitelezés során be kell tartani a környezetvédelmi engedélyben, valamint az építési eljáráshoz adott elsőfokú KF:4036-2/2004. számú környezetvédelmi, V.00.681-7/2004. számú vízgazdálkodási, és 1373/3/2003. számú természetvédelmi szakhatósági állásfoglalásokban előírtakat. A Környezet- és Természetvédelmi Főfelügyelőség az 1999. szeptember 29-én kelt H-534/24/1999. számú határozatával a környezetvédelmi engedélyt a határozat rendelkező részében foglalt kikötésekkel megadta. A határozat rendelkező részében a szakhatóságok kikötései között, az 5.2 pontban szerepelt a Pest Megyei Közigazgatási Hivatal másodfokú építési szakhatóságként tett azon kikötése, mely többek között előírta, hogy Szigetmonostor községnek a 11. számú főúthoz kapcsolódó Duna-ági átjárását közúti híd építésével szükséges biztosítani (tanulmányterv „C” változat).
- [20] Az építési engedély fenti kikötése (a környezetvédelmi engedélyben foglaltakat be kell tartani), valamint az ideiglenes forgalomba helyezési eljárás során tett hatósági és bírósági megállapítások következtében vált a végleges forgalomba helyezési eljárás kulcskérdésévé, hogy az ún. kis híd hiányában az építési engedélyben foglaltaknak megfelelően valósult-e meg a beruházás. A felperes álláspontjából lényegében az következett, hogy egyfelől e téren az alperesnek semmilyen mérlegelési joga nem volt, a feltétel teljesíthetőségének vizsgálata más eljárásra tartozik, másfelől, hogy a kis híd hiányában a Korm. rendelet 19. § (2) bekezdésében foglalt feltételek fennállásáról eleve nem lehet beszélni. A bíróság álláspontja szerint a felperes ezen kiindulópontja alapvetően téves volt.
- [21] A Kúria a Kfv.I.37.545/2012/14. számú ítéletében egyértelműen rámutatott arra, hogy a végleges forgalomba helyezési eljárást belátható időn belül le kell folytatni, s ebben az eljárásban kell döntenie az ún. kis híd megépítése, illetve annak szükségessége felől is. Ezen ítéleti döntés mellett nem lehetett kétséges, hogy pont a perbeli végleges forgalomba helyezési



eljárás volt az, ahol vizsgálni lehetett és kellett, hogy a környezetvédelmi engedély kis hídra vonatkozó kikötése nemteljesítésének ügyi hatósági szempontból mik a következményei. A Kúria döntéséből másrészt az is következik, hogy a végleges forgalomba helyezési engedély megadása nem függhet pusztán attól, hogy a kis híd megépült-e vagy sem, hanem a hatóságnak érdemi vizsgálatot kell lefolytatnia, melynek során a kis híd megépítésének szükségességéről is állást kell foglalnia. Már az ideiglenes forgalomba helyezési eljárásban, illetve az azt követő peres eljárásban is nyilvánvaló volt ugyanis, hogy önmagában az M0-ás útgűrű érintett szakasza, illetve a Megyeri-híd rendeltetésszerű használatra alkalmas. Az alperesi érdekelt a fentiekre tekintettel a végleges forgalomba helyezési kérelmében kifejezetten kérte, hogy az alperes hozza meg a Duna-ági átjárást biztosító közúti híddal kapcsolatos, a kúriai ítélet szerint is szükséges döntését.

- [22] Mindezek alapján a bíróság álláspontja szerint az alperes helyesen folytatta le ügyi engedélyezési eljárásban a Duna-ági átjárást biztosító híd megépítésének szükségességét, és annak kivitelezhetőségét feltáró vizsgálatát. Helyesen járt el tehát akkor, amikor a végleges forgalomba helyezés engedélyezése előtt vizsgálta azt, hogy lehetséges, illetve szükséges-e a kis híd megépítése. E vizsgálat nem eredményezte sem az építési engedélyben foglalt feltétel megsemmisítését, sem annak felülbírálatát.
- [23] A felperes keresetében hivatkozott arra, hogy az alperesnek más, jelen per alapját képező közigazgatási hatósági eljárástól eltérő eljárásban kellett volna vizsgálnia azt, hogy a Duna-ági átjárást biztosító híd megépítése lehetséges-e. Utalt arra is, hogy e tekintetben önálló bírósági eljárás lefolytatásának van helye. E hivatkozása mellett azonban adós maradt annak megjelölésével, hogy e vizsgálatra álláspontja szerint milyen konkrét eljárásban kerülhetett volna jogszerűen sor. Az általa hivatkozott Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény 6:179. §-ának kötelmi jogi szabálya a per tárgyát képező közigazgatási jogviszonyban értelmezhetetlen volt. Emellett a hatósági eljárás általános szabályait, illetve az ágazati anyagi jogszabályi rendelkezéseket szem előtt tartva a bíróság sem látott olyan konkrét eljárást, amelynek az ilyen fajta lehetetlenülés vizsgálata önmagában tárgyat képezhetne volna.
- [24] Az alperes eljárásában megállapította, hogy a kis híd tanulmánytervi „C” változatának megépítési ellehetetlenült. E vonatkozásban a Közép-Duna-völgyi Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Vízügyi Felügyelőség 2010. október 19. napján kelt KTVF:29756-45/2010. számú határozatára utalt, amellyel a környezetvédelmi hatóság a lefolytatott előzetes vizsgálat alapján megállapította, hogy a Szigetmonostor és Szentendre között, a Szentendrei Duna-ágon létesítendő híd és a két településen a hídhoz vezető utak kiépítésének „B”, „C”, „C1”, „C2” és „C3” hídhely változataira és az azokhoz csatlakozó szigetmonostori II., III. és IV. számú nyomvonalakra engedély nem adható. Ezen változatok mindegyike vízbázisok hidrogeológia védőövezetét érinti, ahol kizárólag a vízkivétel létesítményei helyezhetőek el, minden egyéb létesítmény kialakítása, tevékenység végzése tilos. Ezáltal tehát ugyanazon környezetvédelmi hatóság mondta ki, hogy a „C” változatokra engedély nem adható, mint amely – építésügyi szakhatósági állásfoglalás alapján – a környezetvédelmi engedélybe foglalta a kis híd „C” variánsára vonatkozó feltételt. A felperes a „C” variáns megépítésének környezetvédelmi szempontból történő ellehetetlenülését érdemben nem tudta vitatni. Csupán azt állította – a fentiek szerint alaptalanul –, hogy ez a perbeli eljárásban hatáskör hiányában nem lett volna megállapítható. Arra hivatkozott továbbá, hogy a 2010-es határozat óta megváltozott jogszabályi környezet már lehetővé tenné a kis híd környezetvédelmi szempontú engedélyezését. Az ezen állítását alátámasztó jogszabályhely(ek) megjelölése hiányában

azonban még valószínűsíteni sem tudta, hogy vízbázisvédelmi területen időközben lehetségessé vált volna a kérdéses beruházás megvalósítása.

- [25] Az alperesi bizonyítékértékelés másik irányát azok a megállapítások képezték, mely szerint az M0 útgyűrű északi szektora a kis híd megépülése hiányában is kielégíti a forgalombiztonsági és környezetvédelmi követelményeket, valamint a rendeltetésszerű használatra alkalmas. E körben utalt az alperes arra, hogy az M0 útgyűrűnek és megvalósítása esetén a kis hídnak egymásra gyakorolt közlekedési hatása nem lenne, azok egymástól több kilométerre helyezkednének el. A kis híd nem része továbbá az M0 útgyűrűnek, az külön környezetvédelmi és közlekedési hatósági engedélyezési eljárást követően valósítható meg. A kis híd tekintetében ugyanakkor útépitési engedély sem áll rendelkezésre. A felperes ezen hatósági megállapításokat nem cáfolta. Az M0 útgyűrű 2008-tól az országos úthálózat részét képezi, a Megyeri-hídon napi forgalom zajlik, annak használatra való alkalmasságával kapcsolatosan kétely nem merült fel, de ilyenre keresetében a felperes sem hivatkozott. A Kkt. 11. §-a az úthálózatok fejlesztésével és kialakításával kapcsolatos általános elvárásokat fogalmaz meg. Az alperes a perrel érintett hatósági eljárásban végleges forgalomba helyezésről döntött, így a bíróság is kizárólag e kérdésben vizsgálhatta az eljárás jogszerűségét. A felperes által felhozott Kkt. 11. §-a erre az eljárásra nem fogalmazott meg speciális előírásokat, így az alperesi határozat jogszerűségével összefüggésbe nem hozható.
- [26] Végül az alperesi határozat rögzítette, hogy Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény által jóváhagyott Budapest agglomerációs szerkezeti tervén Szentendre és Szigetmonostor között híd nincs jelölve. Ennek ellenkezőjét a felperes megalapozatlanul állította. A bíróság rögzíti, hogy a 2019. március 14. napjáig hatályos a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről szóló 2005. évi LXIV. törvény 1/2. számú melléklet 1.4.2.2. pontja még a térségi mellékúton lévő Duna-hidak között sorolta fel a Szentendre-Szigetmonostor közötti hidat. Az ezen törvényt hatályon kívül helyező 2018. évi CXXXIX. törvényben ezzel szemben Szentendre és Szigetmonostor között nem szerepel tervezett híd.
- [27] A fentieknek megfelelően a bíróság úgy ítélte meg, hogy az alperes a hatósági eljárásban a lefolytatott okszerű mérlegelés eredményeként saját hatáskörben dönthetett úgy, hogy a korábbi jogelőd hatóságként támasztott feltétele nem teljesíthető, és annak megvalósítása szükségtelen. A végleges forgalomba helyezéssel kapcsolatos eljárásban az alperes az építési engedély terveit és azok tényleges megvalósítását vizsgálta. Jogszerűen állapította meg, hogy az alperesi érdekelt a Korm. rendelet 18. § (6) bekezdése által megkívánt, forgalomba helyezést megalapozó eljárási cselekményeket és körülményeket megfelelően igazolta. Mindezek alapján a Korm. rendelet 19. §-ának alkalmazhatósága körében az alperes helyesen állapította meg azt, hogy a megépült útszakasz az építési engedélynek megfelelően épült meg, rendeltetésszerű használatra alkalmas, és kielégíti a forgalombiztonsági követelményeket.
- [28] A bíróság emellett szükségesnek tarja azt is hangsúlyozni, hogy kis hídra vonatkozó vitatott feltétel az építési engedélybe úgy került áttételesen, hogy az a környezetvédelmi engedélyezési eljárásban az építésügyi hatóság szakhatósági állásfoglalásának részeként jelent meg. A bíróság egyetértett a korábban eljárt bíróságok ítéleteiben kifejtett azon okfejtéssel, miszerint nyilvánvaló, hogy építésügyi hatóság a környezetvédelmi eljárásban ilyen kikötést jogszerűen nem is támaszthatott volna. Ugyanezen építésügyi hatóság (Pest Megyei Közigazgatási Hivatal) az M0 autópálya északi szektor útügyi építési engedélyezési eljárásában már kikötés nélkül hozzájárult az engedély megadásához. Önmagában továbbá amiatt, hogy

az építési engedély kikötése szerint a környezetvédelmi engedélyben foglaltakat is be kell tartani, nem jelenti azt, hogy a környezetvédelmi engedélyben foglaltak is kikényszeríthetővé váltak az ügyi hatóság eljárásában. Emlékeztetni kell ugyanis arra, hogy a kis hídra vonatkozóan soha nem készültek engedélyezési tervek, azok soha nem képezék részét az engedélyezési dokumentációnak. Ettől függetlenül ennek a kérdésnek a vizsgálata nem volt mellőzhető, ezen vizsgálati kötelezettségének azonban az alperes a perbeli határozatával maradéktalanul eleget tett.

- [29] A felperes hivatkozott még arra, hogy a Magyar Állam 21 éven keresztül elismerte a kis hídra vonatkozó létesítési kötelezettségét, ezért az alperesi határozattal a felperes olyan jóhiszeműen szerzett joga sérülne, amelyre a mai napig folyamatosan igényeket alapítanak, és amelyekre alapozva eddigi döntéseit az alperes meghozta. Miután a bíróság jogszerűségi vizsgálatot folytatott le, nem tudott jelentőséget tulajdonítani annak, hogy az alperesi érdekelt és jogelődjei korábban elismerték-e létesítési kötelezettségüket, illetve milyen kérdésekben folytattak tárgyalásokat a felperessel az elmúlt évtizedekben. A felperes keresetében foglaltakra tekintettel ugyanakkor kiemeli a bíróság, hogy az építési engedélyben foglalt ezen kikötés, amely az építető oldalán kötelezettségként jelentkezett, nem jelentett egyúttal jogszerzést a felperes oldalán. A kis hídra vonatkozó áttételes kikötés kapcsán nem lehet tehát a felperes – mint az eljárás egyik ügyfele – jóhiszemű jogszerzéséről beszélni, amelynek kikényszerítését ezen okból követelhetné.
- [30] Mindezekre figyelemmel a bíróság nem tudta megállapítani, hogy az alperes végleges forgalomba helyezést engedélyező határozata a felperes keresetében felhozott okokból jogsértő lenne. Az M0 útgyűrű északi szektora és a Megyei-híd az építési engedélyezési tervdokumentációban foglaltak szerint épült meg, 2008. óta ideiglenes forgalomba helyezési engedéllyel rendelkezett, a rendeltetésszerű használatra alkalmasságával kapcsolatban pedig kétség nem merült fel. A fenti létesítmények végleges forgalomba helyezése csupán azért húzódhatott el, mert az építési engedély a környezetvédelmi engedélyre történő utalással az engedély kikötései közé emelte be kis híd létesítését, anélkül, hogy e vonatkozásban valaha is készült volna építési engedélyezési dokumentáció. A végleges forgalomba helyezési eljárásban az alperes megalapozott vizsgálat eredményeként helyesen állapította meg, hogy egyfelől a kis híd, illetve annak a kikötésben szereplő variánsa környezetvédelmi okból nem valósítható meg, másrésztől annak elmaradása a már megépült létesítmények rendeltetésszerű használatára nincs, nem is lehet kihatással. Miután a felperes ezen hatósági megállapításokat alappal nem tudta vitatni, a bíróság az alaptalan keresetet a Kp. 88. § (1) bekezdés a) pontja alapján elutasította.
- [31] A bíróság a pervesztes felperest a Kp. 35.§ (1) bekezdése alapján alkalmazandó polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény 81.§-a alapján kötelezte az alperes és az alperesi érdekelt jogi képvisellel felmerült perköltségének megfizetésére. A jogtanácsosi munkadíj összegét a bíróság a 32/2003. (VIII.22.) IM rendelet alkalmazásával mérlegeléssel állapította meg. Ennek során figyelembe vette a perben tartott tárgyalások számát és a jogi képviselők által előterjesztett beadványokat.
- [32] Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény (a továbbiakban: Itv.) 45/A. § (1) bekezdése és 62.§ (1) bekezdés h) pontja alapján megállapított és feljegyzett eljárási illetéket a felperes 4.§-a és 5.§ (1) bekezdés b) pontja alapján fennálló személyes illetékmentessége folytán az állam viseli.

[33] Az ítélet ellen a Kp. 99.§ (1) bekezdése alapján fellebbezésnek nincs helye.

Budapest, 2022. január 27.

dr. Króneisz Gábor sk.  
a tanács elnöke

dr. Tergalecz Eszter sk.  
előadó bíró

dr. Bacsa Andrea sk.  
bíró