



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2013. szeptember 26.*

„1371/2007/EK rendelet — A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogai és kötelezettségei —
17. cikk — A menetjegy árára vonatkozó kártérítés késés esetén — Vis maior miatti kizártság —
Megengedhetőség — 30. cikk, (1) bekezdés, első albekezdés — A rendelet végrehajtásáért felelős
nemzeti szerv hatásköre — A vasúttársaságok kötelezettsége az utasok részére fizetendő kártérítésre
vonatkozó feltételeik módosítására”

A C-509/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a
Verwaltungsgerichtshof (Ausztria) a Bírósághoz 2011. szeptember 30-án érkezett, 2011. szeptember 8-i
határozatával terjesztett elő az előtte

az **ÖBB-Personenverkehr AG** által indított,

a **Schienen-Control Kommission**,

a **Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie**,

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: A. Tizzano tanácselnök, M. Berger, A. Borg Barthet (előadó), E. Levits és J.-J. Kasel bírák,

főtanácsnok: N. Jääskinen,

hivatalvezető: A. Impellizzeri tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2012. november 22-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az ÖBB-Personenverkehr AG képviselőjében A. Egger Rechtsanwalt,
- a Schienen-Control Kommission képviselőjében G. Hellwagner, N. Schadler és G. Redl,
meghatalmazotti minőségben,
- az osztrák kormány képviselőjében C. Pesendorfer, meghatalmazotti minőségben,
- a német kormány képviselőjében T. Henze és J. Kemper, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

- az olasz kormány képviselőjében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: W. Ferrante avvocato dello Stato,
 - a svéd kormány képviselőjében A. Falk, meghatalmazotti minőségben,
 - az Európai Bizottság képviselőjében G. Braun és H. Støvlbæk, meghatalmazotti minőségben,
- a főtanácsnok indítványának a 2013. március 14-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 315., 14. o.) 17. és 30. cikkének értelmezésére irányul.
- 2 E kérelmet az ÖBB-Personenverkehr AG (a továbbiakban: ÖBB-Personenverkehr) által a Schienen-Control Kommission (a vasúttársaságok felügyeleti szerve, a továbbiakban: Kommission) 2010. december 6-i, az ÖBB-Personenverkehrnek az utasok részére fizetendő kártérítésre vonatkozó feltételeivel kapcsolatos határozata ellen benyújtott kereset alapján indult eljárás keretén belül terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

- 3 Az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet között létrejött, az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, 2011. június 23-án Bernben (Svájc) aláírt megállapodás – annak 9. cikke értelmében – 2011. július 1-jén lépett hatályba.
- 4 E megállapodás 2. cikke kimondja, hogy:

„Az Egyezménynek a nemzetközi vasúti szállítás elősegítésére, jobbítására és fejlesztésére irányuló céljának sérelme nélkül, és annak az Egyezmény többi felével egymás közötti kapcsolataikban való teljes mértékű alkalmazásának sérelme nélkül az Egyezmény azon felei, amelyek az Unió tagállamai, az uniós szabályokat alkalmazzák, és ezért nem alkalmazzák az Egyezményből származó szabályokat, kivéve, ha nem áll rendelkezésre a meghatározott tárgyat szabályozó uniós szabály.”

Az uniós jog

- 5 Az 1371/2007 rendelet (1)–(3) preambulumbekzdése értelmében:
„(1) A közös közlekedéspolitika keretében fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogait, valamint javítani a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségét és eredményességét annak érdekében, hogy a vasúti szállítás aránya az egyéb szállítási módokhoz képest növekedjen.

(2) A Bizottság »Fogyasztóvédelmi politikai stratégia: 2002–2006« című közleményének [...] célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése a közlekedés területén, a[z EK-]Szerződés 153. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

(3) Mivel a szállítási szerződés vonatkozásában az utas a gyengébbik fél, ezért az utasok jogait biztosítani kell e tekintetben.”

6 E rendelet (6), (13) és (14) preambulumbekkezdése kimondja, hogy:

„(6) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogai megerősítésének a [COTIF]-nak a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIV) című A. függelékében foglalt, a nemzetközi jog e tárgyra vonatkozó meglévő rendszerén [a továbbiakban: az egységes CIV szabályokon] kell alapulnia. Kívánatos azonban kibővíteni e rendelet hatályát, és nemcsak a nemzetközi utasokat, hanem a belföldi utasokat is védeni.

[...]

(13) A szolgáltatás során a késés, csatlakozásmulasztás vagy vonatkimaradás esetén az utast megillető kártérítésre és segítségnyújtásra vonatkozó megerősített jogok ösztönzést nyújtanak a vasúti személyszállítási piacnak, és az utasok javát szolgálják.

(14) Kívánatos, hogy e rendelet a vasúttársaság felelősségéhez kapcsolódó késés esetén az utasokat megillető kártérítés tekintetében olyan rendszert hozzon létre, amelynek alapjai megegyeznek a COTIF – különösen annak az utasok jogaival kapcsolatos CIV függeléke – által előírt nemzetközi rendszerével.”

7 Az 1371/2007 rendelet (22)–(23) preambulumbekkezdése értelmében:

„(22) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, és biztosítaniuk kell e szankciók alkalmazását. A szankcióknak, amelyek az adott személy számára fizetendő kártérítést is magukban foglalhatják, hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(23) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a közösségi vasutak fejlesztését és az utasok jogainak bevezetését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség a[z EK-]Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.”

8 A 1371/2007 rendelet 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

1. »vasúttársaság«: olyan, a 2001/14/EK irányelv [...] 2. cikkében meghatározottak szerinti vasúttársaság és bármely egyéb állami vagy magánvállalkozás, amelynek tevékenysége utasok és/vagy áruk vasúti szállításának szolgáltatása, és amely vállalkozás biztosítja a vontatást; ez magában foglalja azon vállalkozásokat is, amelyek kizárólag vontatási szolgáltatást nyújtanak;

[...]

8. »szállítási szerződés«: ellenszolgáltatás fejében vagy térítésmentesen teljesítendő fuvarozásról szóló szerződés a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő és az utas között, amely egy vagy több szállítási szolgáltatásra vonatkozik;

[...]

16. »általános fuvarozási feltételek«: a fuvarozóra vonatkozó feltételek az egyes tagállamokban hatályos általános feltételek vagy díjszabás formájában, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésével annak szerves részévé váltak;

[...]”

9 A rendelet 6. cikke értelmében:

„(1) Az utasokkal szemben e rendelet alapján teljesítendő kötelezettségeket nem lehet korlátozni vagy azok alól mentesülni, különösen a szállítási szerződésben meghatározott eltérés vagy korlátozó záradék révén.

(2) A vasúttársaságok kínálhatnak az e rendelet által meghatározott feltételeknél kedvezőbb szerződési feltételeket az utas számára.”

10 Az említett rendelet 11. cikke kimondja:

„E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, és nem sértve az utasok további kártérítését biztosító alkalmazandó nemzeti jogot, a vasúttársaságoknak az utasokkal és poggyászaikkal szembeni felelősségét az I. melléklet IV. címének I., III. és IV. fejezete, valamint VI. és VII. címe szabályozza.”

11 Ugyanezen rendelet 15. cikke így rendelkezik:

„E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, a vasúttársaságnak a késéssel, csatlakozás-mulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére az I. melléklet IV. címe II. fejezetének rendelkezései az irányadóak.”

12 Az 1371/2007 rendelet 17. cikke értelmében:

„(1) Az utas – az utazási jog elvesztése nélkül – a menetjegyen feltüntetett indulási állomás és célállomás közötti késések miatt kártérítést kérhet a vasúttársaságtól olyan késés esetén, amikor a menetjegy árát a 16. cikkkel összhangban nem térítették vissza. A késések esetén fizetendő legalacsonyabb kártérítések a következők:

a) a menetjegy árának 25%-os visszafizetése 60–119 perces késés esetén;

b) a menetjegy árának 50%-os visszafizetése 120 perces vagy azt meghaladó késés esetén.

Azok az utasok, akik utazási igazolvánnyal vagy vasúti bérlettel rendelkeznek, és ismételten késéseknek vagy járatkimaradásoknak vannak kitéve igazolványuk, illetve bérletük érvényességi ideje alatt, megfelelő kártérítést igényelhetnek a vasúttársaságok kártérítési szabályzataik alapján. Ezek a szabályzatok tartalmazzák a késések meghatározásának és a kártérítések számításának kritériumait.

A késésért járó kártérítést a késedelmes szolgáltatásért az utas által ténylegesen fizetett árhoz viszonyítva kell kiszámítani.

Amennyiben a szállítási szerződés menettéríti útra szól, az oda- vagy a visszaúton elszenvedett késésekért fizetendő kártérítést a menetjegy árának feléhez viszonyítva kell kiszámítani. Ugyanígy, a többszöri egymást követő utazást lehetővé tevő szállítási szerződés bármely egyéb formája szerinti utazás során elszenvedett késedelmes szolgáltatás esetén a kártérítést a teljes árhoz viszonyítva arányosan kell kiszámítani.

A késés időtartamának kiszámításakor nem kell figyelembe venni azokat a késéseket, amelyekről a vasúttársaság be tudja bizonyítani, hogy azok a Közösséget létrehozó szerződést alkalmazó területeken kívül történtek.

(2) A menetjegy árára vonatkozó kártérítést a kártérítési igény benyújtását követő egy hónapon belül kifizetik. A kártérítés kifizetése történhet utalvány és/vagy egyéb szolgáltatások formájában, amennyiben a feltételek rugalmasak (különösen az érvényességi idő és a célállomás tekintetében). Az utas kérésére a kártérítést pénz formájában kell kifizetni.

(3) A menetjegy árára vonatkozó kártérítést nem csökkenthetik pénzügyi tranzakciós költségek, például díjak, telefonköltség vagy postaköltség. A vasúttársaságok megállapíthatnak minimális összeghatárt, amely alatt nem fizetnek kártérítést. E határérték nem haladhatja meg a 4 [EUR]-t.

(4) Az utas nem jogosult kártérítésre, ha a késésről a jegyvásárlást megelőzően tájékoztatták, vagy ha az utazásnak másik szolgáltatással vagy eltereléssel történő folytatása következtében a késés a 60 percet nem haladja meg.”

13 A rendelet 18. cikkének (1)–(3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) Késéssel történő érkezés vagy indulás esetén a vasúttársaságnak vagy az állomás üzemeltetőjének folyamatosan tájékoztatnia kell az utasokat a kialakult helyzetről, valamint a várható indulási és érkezési időről, amint ez az információ rendelkezésre áll.

(2) Az (1) bekezdésben említett, 60 percnél hosszabb késés esetén az utasoknak térítésmentesen fel kell ajánlani továbbá az alábbiakat:

- a) a várakozási időhöz ésszerűen mérten ételek és frissítők, amennyiben azok a vonaton vagy az állomáson rendelkezésre állnak, vagy ésszerűen odaszállíthatók;
- b) szállodai vagy egyéb szálláshely, valamint a vasútállomás és a szálláshely közötti szállítás azokban az esetekben, amikor egy- vagy több éjszakás tartózkodás vagy többlet-tartózkodás válik szükségessé, amennyiben az időben és fizikailag lehetséges;
- c) amennyiben a vonat a pályán akadt el, szállítás a vonattól a vasútállomásra, a szolgáltatás alternatív kiindulási helyére vagy végső célállomására, amennyiben az időben és fizikailag lehetséges.

(3) Amennyiben a nemzetközi vasúti szolgáltatás a továbbiakban nem folytatható, a vasúttársaságok a lehető legrövidebb időn belül alternatív személyszállítási szolgáltatást szerveznek.

[...]”

14 A rendelet 30. cikke így rendelkezik:

„(1) Valamennyi tagállam kijelöli az e rendelet végrehajtásáért felelős szervet vagy szerveket. Valamennyi szerv meghozza azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják az utasok jogainak tiszteletben tartását.

Valamennyi szerv szervezetileg, a finanszírozásra vonatkozó döntések, a jogi struktúra és a döntéshozatal tekintetében független bármely infrastruktúra-működtetőtől, díjszabási szervtől, elosztási szervtől vagy vasúttársaságtól.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ezen bekezdésnek megfelelően kijelölt szervről vagy szervekről, valamint annak vagy azoknak hatásköréről.

(2) Minden utas panaszt nyújthat be e rendelet állítólagos megsértéséről az (1) bekezdés szerint kijelölt megfelelő szervnek vagy valamely tagállam által kijelölt bármely más megfelelő szervnek.”

15 Ugyanezen rendelet 32. cikke szerint:

„A tagállamok meghatározzák az ezen rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és megteszik a végrehajtásuk biztosításához szükséges valamennyi intézkedést. Az előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok 2010. június 3-ig értesítik a Bizottságot e rendelkezésekről, és késedelem nélkül tájékoztatják az ezeket érintő bármely későbbi módosításról.”

16 Az 1371/2007 rendelet I. melléklete, kivonatos formában, tartalmazza az egységes CIV szabályokat.

17 E szabályok IV. címének „A menetrend be nem tartására vonatkozó felelősség” című II. fejezete egyetlen cikket tartalmaz, nevezetesen a 32. cikket, amelynek szövege a következő:

„(1) A fuvarozó felelős az utassal szemben azért a kárért, amely abból ered, hogy a vonatkimaradás, a késés vagy a csatlakozás-mulasztás miatt az utas nem tudja utazását ugyanazon a napon folytatni, vagy az adott körülmények között az utazás folytatása ugyanazon a napon ésszerűen nem várható el. A kártérítés kiterjed az ésszerű szállásköltségekre és az utast váró személyek értesítésének az ésszerűen felmerült költségeire.

(2) A fuvarozó mentesül fenti kötelezettsége alól, ha a vonatkimaradás, a késés vagy a csatlakozás-mulasztás az alábbi okok valamelyike miatt következett be:

- a) a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények, amelyeket a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el;
- b) az utas hibája;
- c) egy harmadik személy magatartása, amelyet a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el. Az ugyanazt a vasúti infrastruktúrát használó más vállalkozó nem tekinthető harmadik személynek, ez azonban a viszontkereseti jogot nem érinti.

(3) A nemzeti jog irányadó arra nézve, hogy a fuvarozó köteles-e és milyen mértékben az 1. pontjában meghatározottakon kívüli károkért kártérítést nyújtani. Ez a rendelkezés nem sértheti a 44. cikkben foglaltakat.”

Az osztrák jog

18 A vasútról, a vasúti szállításról és a vasúti közlekedésről szóló szövetségi törvény (Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen, BGBl. 60/1957) módosított változata (BGBl. I, 25/2010; a továbbiakban: vasúttörvény) 22a. §-ának (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A fő vasútvonalakon és a hálózattal összekapcsolt mellékvasútvonalakon biztosított vasúti szállítási szolgáltatások díjszabásának tartalmaznia kell a [1371/2007] rendeletet átültető szövetségi törvény 2. §-a, valamint a [1371/2007] rendelet 17. cikke szerinti, a menetjegy árára vonatkozó kártérítés szabályozásának alkalmazására irányuló kártérítési szabályzatokat is.”

19 A vasúttörvény 78b. §-ának (2) bekezdése értelmében:

„A [Kommission] hivatalból:

[...]

2. részben vagy egészben érvénytelennek nyilváníthatja a[z 1371/2007] rendelet szerinti kártérítési szabályzatot, ha a vasúttársaság nem a[z 1371/2007] rendelet 17. cikke szerinti kritériumoknak megfelelően határozza meg azt.”

20 A vasúttörvény 167. §-ának 1. pontja úgy rendelkezik, hogy „szabálysértést követ el és a regionális közigazgatási hatóság által 2180 euróig terjedő pénzbírsággal sújtható az a személy, aki nem teszi közzé az e törvény 22a. §-ának (1) bekezdése szerinti kártérítési szabályzatot”.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

21 Az ÖBB Personenverkehr az 1371/2007 rendelet 3. cikke (1) bekezdése értelmében vett vasúttársaság.

22 Mivel az e vasúttársaság által a szállítási szerződéseiben alkalmazott, a menetjegy árára vonatkozó kártérítési feltételek (kártérítési szabályzat) nem felelnek meg az 1371/2007 rendelet 17. cikkében foglalt rendelkezéseknek, a Kommission, 2010. december 6-i határozatával, azok módosítására kötelezte a felperest.

23 A Kommission többek között azon rendelkezés eltörlését rendelte el, amelynek értelmében a kártérítéshez való jog, illetve a költségek megtérítése kizárt, ha a késés a következő okok valamelyike miatt következik be:

- az utas hibája;
- harmadik személy magatartása, amelyet a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el;
- a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények, amelyeket a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el;
- a szolgáltatások sztrájk miatti korlátozottsága, amennyiben az utasokat erről megfelelően értesítették;
- ha a késés a szállítási szerződésben nem szereplő szállítási szolgáltatások következménye.

24 Az ÖBB-Personenverkehr e határozat ellen keresetet indított a Verwaltungsgerichtshof előtt.

25 Az említett társaság egyfelől azzal érvel, hogy a Kommissionnak nincs hatásköre elrendelni az ő általános szerződési feltételeinek módosítását, másfelől azzal, hogy az 1371/2007 rendeletből az következik, hogy a vasúttársaságok mentesülnek a kártérítési kötelezettség alól, ha a késésre *vis maior* miatt kerül sor. E tekintetben az ÖBB-Personenverkehr különösen arra hivatkozik, hogy a rendelet 15. cikke visszautal az egységes CIV szabályok 32. cikkére, és így a felelősség alóli mentesülésnek az utóbbi rendelkezésben említett esetei a rendelet 17. cikke vonatkozásában is alkalmazandók.

26 Ezzel szemben a Kommission arra hivatkozik, hogy a vasúttársaságok arra való kötelezése, hogy bizonyos kártérítési szabályokat alkalmazzanak, illetve hogy mellőzzék az olyan szállítási feltételek alkalmazását, amelyek korlátozzák az utasoknak az 1371/2007 rendeletben említett jogait, közvetlenül a rendelet 30. cikkének (1) bekezdésére is alapítható. Ezenfelül arra hivatkozik, hogy a rendelet

17. cikkében szereplő felsorolás kimerítő jellegű. Következésképpen az a vasúttársaság, amelyik az említett rendelet 6. cikke (1) bekezdésében foglaltak alapján nem korlátozhatja a kötelezettségeit, és azok alól nem mentesülhet az utasokkal szemben, nem járhat el így az említett 17. cikk alapján sem, még *vis maior* esetén sem.

27 E körülményekre tekintettel a Verwaltungsgerichtshof felfüggesztette az eljárását, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

- „1) Úgy kell-e értelmezni a [z 1371/2007] rendelet 30. cikke (1) bekezdésének első albekezdését, hogy az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv akkor is kötelező jelleggel előírhatja az alkalmazandó kártérítési szabályzatok pontos tartalmát azon vasúttársaság részére, amelynek kártérítési szabályzatai nem felelnek meg az e rendelet 17. cikkében meghatározott kritériumoknak, ha a nemzeti jog csupán azt teszi lehetővé számára, hogy érvénytelennek minősítse az ilyen kártérítési szabályzatokat?
- 2) Úgy kell-e értelmezni a [z 1371/2007] rendelet 17. cikkét, hogy a vasúttársaság *vis maior* esetén kizárhatja a menetjegy árára vonatkozó kártérítési kötelezettségét, akár a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK rendeletben (HL L 46., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 10. o.), a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU rendeletben (HL L 334., 1. o.), illetve az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. február 16-i 181/2011/EU rendeletben (HL L 55., 1. o.) előírt kizárási okok analóg alkalmazásával, akár [az egységes CIV szabályok] 32. cikk (2) bekezdésében szereplő felelősség alóli mentesülés eseteire való hivatkozással, szintén a menetjegy árára vonatkozó kártérítés eseteiben?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

A második kérdésről

- 28 Második kérdésével, amelyet elsőként célszerű megválaszolni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra szeretne választ kapni, hogy az 1371/2007 rendelet 17. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy annak alapján a vasúttársaságoknak joguk van általános (szállítási) szerződési feltételeikbe olyan záradékot foglalni, amelynek alapján mentesülnek a késés esetén járó, menetjegy árára vonatkozó kártérítési kötelezettségük alól, ha a késésre *vis maior*, vagy az egységes CIV szabályok 32. cikke (2) bekezdésében felsorolt okok valamelyike miatt kerül sor.
- 29 Bevezetésként emlékeztetni kell arra, hogy az 1371/2007 rendelet 17. cikkének (1) bekezdése minimál-kártérítésről rendelkezik, amelyet a menetjegy árához viszonyítva határoznak meg, és amelyre az utasok késés esetén támaszthatnak igényt a vasúttársaságokkal szemben.
- 30 A rendelet 17. cikkének (4) bekezdése értelmében azonban az utasoknak nincs joguk kártérítést követelni, ha őket a késésről a menetjegy megvásárlása előtt tájékoztatták, vagy ha a késés a 60 percet nem éri el/nem haladja meg. Ezenfelül az említett rendelet 17. cikke (1) bekezdésének első albekezdése pontosítja, hogy a késés időtartamának kiszámításakor nem kell figyelembe venni azokat a késéseket, amelyekről a vasúttársaság be tudja bizonyítani, hogy azok az EK-Szerződést alkalmazó területeken kívül történtek.

- 31 Azonban az 1371/2007 rendelet egyetlen rendelkezése sem rendelkezik úgy, hogy a vasúttársaságok mentesülnek a rendelet 17. cikke (1) bekezdésében foglalt kártérítési kötelezettségük alól, ha a késésre *vis maior* miatt kerül sor.
- 32 Az 1371/2007 rendelet 15. cikke ugyanakkor előírja, hogy a rendelet 16–18. cikkét szem előtt tartva, a vasúttársaságoknak a késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére az egységes CIV-szabályok 32. cikkének rendelkezései az irányadóak.
- 33 Amint az az 1371/2007 rendelet (14) preambulumbekendéséből kiderül, az uniós jogalkotó kívánatosnak tartotta, hogy e rendelet a vasúttársaság felelősségéhez kapcsolódó késés esetén az utasokat megillető kártérítés tekintetében olyan rendszert hozzon létre, amelynek alapjai megegyeznek a COTIF – amelynek az egységes CIV szabályok is részét képezik – által előírt nemzetközi rendszerrel.
- 34 Az említett egységes szabályok 32. cikke (1) bekezdésének értelmében a fuvarozó felelős az utassal szemben azért a kárért, amely abból ered, hogy a vonatkimaradás, a késés vagy a csatlakozásmulasztás miatt az utas nem tudja utazását ugyanazon a napon folytatni. A kártérítés ilyen körülmények esetén kiterjed az ésszerű szállásköltségekre, valamint az utast váró személyek értesítésével kapcsolatban felmerült költségekre.
- 35 Az e rendelkezésben említett fuvarozónak a felelősség alóli mentesülésének eseteit az egységes CIV szabályok 32. cikke (2) bekezdésének rendelkezései határozzák meg.
- 36 Ebben az összefüggésben a kérdést előterjesztő bíróság elsősorban arra szeretne választ kapni, hogy az említett 32. cikk (2) bekezdésében foglalt körülmények esetén a vasúti fuvarozó kivonhatja-e magát az 1371/2007 rendelet 17. cikke szerinti, az utasnak fizetendő kártérítésre vonatkozó kötelezettsége alól.
- 37 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az egységes CIV szabályok 32. cikke a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasoknak a vasúti járat késését vagy kimaradását követően keletkező kárai megtérítésére vonatkozik.
- 38 Ezzel szemben az 1371/2007 rendelet 17. cikkében foglalt kártérítésnek, amelyet a menetjegy árának alapján számítanak ki, az a célja, hogy kompenzálja az utas által egy olyan szolgáltatás ellentételezéseként kifizetett árat, amelyet végül nem a szállítási szerződésnek megfelelően teljesítettek. Itt egyébként egy átalányjellegű és szabott árú kompenzációról van szó, eltérően az említett egységes szabályok 32. cikkének (1) bekezdésében említett felelősségi rendszertől, amely az elszenvedett kár egyedi értékelését igényli.
- 39 Ennélfogva, mivel a fent említett rendelkezések célja és részletes végrehajtási szabályai eltérőek, az unós jogalkotó által az 1371/2007 rendelet 17. cikke alapján meghatározott kártérítési rendszer nem tekinthető hasonlóknak a vasúti fuvarozóknak az egységes CIV szabályok 32. cikke (1) bekezdése szerinti felelősségi rendszeréhez.
- 40 Az 1371/2007 rendelet 15. cikkének fényében ebből az következik, hogy a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok e rendelet 17. cikke szerinti kártalanítása nem akadályozza, hogy ők ezenfelül kártérítési igényt támasszanak az említett egységes szabályok 32. cikkének (1) bekezdése, vagy 32. cikkének (3) bekezdése szerint, az alkalmazandó nemzeti jog alapján.
- 41 Ez az értelmezés egyébként összhangban van a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes (CIV) szabályokhoz fűzött, „Az 1980. május 9-i nemzetközi vasúti személyszállítási egyezmény (COTIF) felülvizsgálatára vonatkozó központi hivatali jelentés és az 5. közgyűlés által elfogadott szövegekre vonatkozó magyarázó jelentések” című, 2011. január 1-jén kelt dokumentumban

szereplő magyarázattal, amelynek értelmében „[a]z utasforgalombeli késések tipikus esetét képezik a fuvarozási szerződés hibás teljesítésének[, ami] számos jogrendszerben [...] árcsökkentést tesz indokolttá, vagyis [jelen esetben] a menetdíj csökkentését”.

- 42 Az előbbi megfontolásokból az következik, hogy a fuvarozó felelősség alóli mentesülésének az egységes CIV szabályok 32. cikke (2) bekezdésének rendelkezéseiben meghatározott esetei nem tekinthetők az 1371/2007 rendelet 17. cikke alapján is alkalmazandóknak.
- 43 Ezt az értelmezést erősítik meg az 1371/2007 rendelet előkészítő munkálatai is, amelyekből kiderül, hogy bár az uniós jogalkotó azt a megoldást választotta, hogy a vasúttársaságok késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére vonatkozó rendelkezéseket az egységes CIV-szabályok vonatkozó fejezeteivel összhangban határozza meg, ugyanakkor szükségesnek tartotta a menetjegy árának visszatérítésére, az elterelésre, a menetjegy árával kapcsolatos kártalanításra, valamint az utasok részére késés esetén nyújtandó segítségre vonatkozóan külön rendelkezéseket foglalni a rendeletbe.
- 44 Márpedig, miként azt az egyik módosító javaslatnak az Európai Unió Tanácsa általi elutasítása is mutatja, amelyet az Európai Parlament második olvasatra fogadott csak el, és amely annak pontosítására irányult, hogy az említett egységes szabályok 32. cikkének (2) bekezdése az 1371/2007 rendelet 16. és 17. cikkében szereplő rendelkezésekre is alkalmazandó, az uniós jogalkotó egyértelműen elutasította azt, hogy úgy rendelkezzen, hogy a vasúttársaságok késés esetén az említett 32. cikk (2) bekezdésében foglalt körülmények fennállása esetén mentesülnek a menetjegy árával kapcsolatos kártérítési kötelezettségük alól.
- 45 Ezzel az uniós jogalkotó úgy ítélte meg, hogy a vasúti fuvarozónak az olyan fuvarozási szolgáltatás ellentételezéseként kifizetett árral kapcsolatos kártalanítási kötelezettsége, amelyet nem a vasúttársaságra nézve kötelező szállítási szerződésnek megfelelően teljesítettek, ideértve az egységes CIV-szabályok 32. cikke (2) bekezdésében felsorolt esetek valamelyikének betudható késést is, továbbra is fennáll.
- 46 Másodszor a kérdést előterjesztő bíróság arra szeretne választ kapni, hogy a fuvarozóknak a repülőgéppel, hajóval, illetve autóbusszal utazó utasokra vonatkozó 261/2004, 1177/2010 és 181/2011 rendelet által meghatározott felelőssége kizárásának indokai analógia útján alkalmazhatók-e a vasúti személyszállításra is.
- 47 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a különféle közlekedési módokra vonatkozó ágazatokban tevékenykedő vállalkozások helyzete nem hasonlítható össze, mivel figyelembe véve a működésük módját, az azokhoz való hozzáférés feltételeit és a hálózataik elosztását, ezek a különféle közlekedési módok igénybevételek feltételeit tekintve nem felcserélhetők. E körülmények miatt az uniós jogalkotó olyan szabályokat alkothatott, amelyek a fogyasztóvédelem területén az érintett közlekedési ágazattól függően eltérő szinteket biztosítanak (a C-12/11. sz. McDonagh-ügyben 2013. január 31-én hozott ítélet [az EBHT-ban még nem tették közzé] 56. és 57. pontja).
- 48 Ennélfogva az uniós szabályozás által meghatározott, a többi közlekedési ágazatra alkalmazandó mentesülési okok nem alkalmazhatók analógia útján a vasúti személyszállításra.
- 49 Ugyanígy nem fogadható el az az érvelés sem, miszerint az uniós jog *vis maiorra* vonatkozó alapelvét olyan esetekben is alkalmazni kell, mint az alapeljárásbeli, aminek az a következménye, hogy a vasúti fuvarozó a *vis maior* miatt bekövetkező késések esetén megtagadhatja a jegy árának az érintett utasok részére történő megtérítését.
- 50 A 17. cikk, illetve az 1371/2007 rendeletnek az e cikk értelmezése szempontjából releváns bármely egyéb rendelkezése ugyanis sem *vis maior*t, sem azzal egyenértékű feltételeket nem említ.

- 51 E körülményekre tekintettel, az 1371/2007 rendelet 17. cikkének ettől eltérő értelmezésének az lenne a hatása, hogy megkérdőjelezné a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogai védelmét szolgáló alapvető célt, amelyet e rendelet megvalósítani szándékozik, és amelyre annak (1)–(3) preambulumbekzdése is utal.
- 52 Az előbbi megfontolások egészéből eredően a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1371/2007 rendelet 17. cikkét úgy kell értelmezni, hogy annak alapján a vasúttársaságoknak nincs joguk általános (szállítási) szerződési feltételeikbe olyan záradékot foglalni, amelynek alapján mentesülnek a késés esetén járó, menetjegy árára vonatkozó kártérítési kötelezettségük alól, ha a késésre *vis maior*, vagy az egységes CIV szabályok 32. cikke (2) bekezdésében felsorolt okok valamelyike miatt kerül sor.

Az első kérdésről

- 53 Első kérdésével az előterjesztő bíróság lényegében arra szeretne választ kapni, hogy az 1371/2007 rendelet 30. cikke (1) bekezdésének első albekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv, a nemzeti jog erre vonatkozó rendelkezése hiányában, kötelező jelleggel előírhatja az alkalmazandó kártérítési szabályzatok konkrét tartalmát azon vasúttársaság részére, amelynek a menetjegy árának visszatérítésére vonatkozó kártérítési szabályzata nem felel meg az e rendelet 17. cikkében meghatározott kritériumoknak.
- 54 Az említett bíróság ugyanis úgy véli, hogy a vasúttörvény 78b. §-ának (2) bekezdése, amelynek értelmében a Kommission köteles érvénytelennek nyilvánítani az 1371/2007 rendelet 17. cikkével összhangban nem álló kártérítési szabályzatot, nem alkalmas minden esetben a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok számára jogaik tiszteletben tartásának biztosítására.
- 55 Az érintett záradékok érvénytelenné nyilvánítása, különösen akkor, ha azt nem követik az e záradékoknak az 1371/2007 rendelet 17. cikke (1) bekezdése második albekezdésével való összhangba hozatalához szükséges módosítások, nem biztosítja azt, hogy a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok az e rendelkezésben meghatározott kártérítési szabályok előnyeit élvezzék.
- 56 E körülményekre tekintettel az előterjesztő bíróság első kérdését úgy kell érteni, mint amely lényegében annak tisztázására irányul, hogy figyelemmel azon korlátozott hatáskörre, amellyel az az osztrák jog szerint rendelkezik, a Kommission támaszkodhat-e közvetlenül az 1371/2007 rendelet 30. cikke (1) bekezdésére a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogainak tiszteletben tartását szolgáló intézkedések elfogadásakor.
- 57 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az uniós jogforrások rendszerében betöltött jellegükből és szerepükből fakadóan a rendeletek előírásainak főszabály szerint közvetlen hatályuk van a nemzeti jogrendszerekben, anélkül hogy szükség lenne arra, hogy a nemzeti hatóságok végrehajtási intézkedéseket fogadjanak el (a C-367/09. sz., SGS Belgium és társai ügyben 2010. október 28-án hozott ítélet [EBHT 2010., I-10761. o.] 32. pontja, és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 58 Ugyanakkor a rendeletek egyes rendelkezéseinek végrehajtása érdekében szükség lehet végrehajtási intézkedések elfogadására a tagállamok részéről (lásd a fent hivatkozott SGS Belgium ügyben hozott ítélet 33. pontját).
- 59 Jelen esetben az 1371/2007 rendelet 30. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szervnek meg kell hoznia azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják az utasok jogainak tiszteletben tartását.
- 60 Ugyanakkor megjegyzendő, hogy az e szerv által meghozható konkrét intézkedéseket az uniós jogalkotó nem határozta meg.

- 61 Egyebekben hangsúlyozni kell, hogy az 1371/2007 rendelet 30. cikke (1) bekezdése harmadik albekezdése értelmében a tagállamok kötelesek tájékoztatni a Bizottságot az említett szerv hatásköréről.
- 62 Az előző megfontolásokból az következik, hogy az 1371/2007 rendelet 30. cikke (1) bekezdése, annak végrehajtásához, megköveteli, hogy a tagállamok végrehajtási intézkedéseket fogadjanak el, amelyek azon hatáskörök meghatározására irányulnak, amelyekkel a nemzeti felügyeti szerv rendelkezik.
- 63 Ennélfogva, szemben a Kommission állításaival, az 1371/2007 rendelet 30. cikke (1) bekezdése első albekezdése nem értelmezhető úgy, hogy az jogi alapot nyújt a nemzeti szervek számára ahhoz, hogy a vasúttársaságok számára meghatározzák a kártérítési szabályzatokra vonatkozó szerződéses kikötések konkrét tartalmát.
- 64 Ebből eredően, az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésének megfelelően, a tagállamok hatóságainak – ideértve a hatáskörükön belül eljáró igazságszolgáltatási hatóságokat – feladata, hogy megtegyék az 1371/2007 rendeletből eredő kötelezettségeik teljesítéséhez szükséges megfelelő intézkedéseket. Ez utóbbi teljes körű érvényesülésének biztosítása és az általa a magánszemélyek tekintetében keletkeztetett jogok védelmének biztosítása érdekében az említett hatóságok kötelesek a nemzeti jogot, amennyire csak lehetséges, az említett rendelet szövegére és céljaira figyelemmel értelmezni, illetve alkalmazni.
- 65 Jelen esetben, figyelemmel az 1371/2007 rendelet (1)–(3) preambulumbekzdésében említett célkitűzésekre, az osztrák jog releváns rendelkezéseit, ideértve a rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókat is, a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok magas szintű védelme követelményének megfelelően kell értelmezni és alkalmazni, úgy, hogy a rendelet által meghatározott jogaik biztosítottak legyenek.
- 66 Az előzőekben kifejtett megfontolások egészére figyelemmel, az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1371/2007 rendelet 30. cikke (1) bekezdésének első albekezdését úgy kell értelmezni, hogy az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv, a nemzeti jog erre vonatkozó rendelkezése hiányában, nem írhatja elő kötelező jelleggel az alkalmazandó kártérítési szabályzatok konkrét tartalmát azon vasúttársaság részére, amelynek a menetjegy árának visszatérítésére vonatkozó kártérítési szabályzata nem felel meg az e rendelet 17. cikkében meghatározott kritériumoknak.

A költségekről

- 67 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 (első tanács) a következőképpen határozott:

- 1) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 30. cikke (1) bekezdésének első albekezdését úgy kell értelmezni, hogy az e rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv, a nemzeti jog erre vonatkozó rendelkezése hiányában, nem írhatja elő kötelező jelleggel az alkalmazandó kártérítési szabályzatok konkrét tartalmát azon vasúttársaság részére, amelynek a menetjegy árának visszatérítésére vonatkozó kártérítési szabályzata nem felel meg az e rendelet 17. cikkében meghatározott kritériumoknak.**

- 2) Az 1371/2007 rendelet 17. cikkét úgy kell értelmezni, hogy annak alapján a vasúttársaságoknak nincs joguk általános (szállítási) szerződési feltételeikbe olyan záradékot foglalni, amelynek alapján mentesülnek a késés esetén járó, menetjegy árára vonatkozó kártérítési kötelezettségük alól, ha a késésre *vis maior*, vagy az 1999. június 3-i vilnisi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezménynek a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályai 32. cikke (2) bekezdésében felsorolt okok valamelyike miatt kerül sor.

Aláírások