



Határozatok Tára

NIILO JÄÄSKINEN
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2013. március 14.¹

C-509/11. sz. ügy

ÖBB-Personenverkehr AG

(a Verwaltungsgerichtshof [Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelet — 17. cikk — A menetjegy árára vonatkozó kártérítés feltételei késés, csatlakozásmulasztás és járatkimaradás esetén — Vis maior miatti késések esetén kizárt kártérítés — 30. cikk — A 1371/2007 rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv hatásköre — Annak kérdése, hogy a 1371/2007 rendelet 30. cikke feljogosítja-e a nemzeti szervet arra, hogy kötelezze a vasúttársaságokat a 1371/2007 rendelettel össze nem egyeztethető kártérítési feltételek megváltoztatására — Az európai uniós rendeletek joghatásai — A hatékony érvényesülés elve — Az EUMSZ 267. cikk szerinti »bíróságok« jelentése — Az uniós jog általános elve — A tagállami hatóságok jogorvoslatok biztosításával kapcsolatos feladatai és hatáskörei a tagállami bíróságokkal összevetve”

I – Bevezetés

1. A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet² (a továbbiakban: 1371/2007 rendelet) többek között egységes szabályokról rendelkezik a vasúttársaságok felelősségét illetően késés, csatlakozásmulasztás és járatörlés esetén. A jelen ügyben konkrétan egy vasúttársaság azon keresetéről van szó, amely szerint a társaság mentesül a menetjegy árára vonatkozó kártérítési kötelezettség alól, ha a késés, csatlakozásmulasztás vagy járatörlés *vis maior* miatt következik be.

2. A 1371/2007 rendelet 17. cikke, amely a menetjegy árára vonatkozó kártérítésre irányadó rendelet egyik központi rendelkezése, nem tesz utalást a *vis maior* esetére. A Verwaltungsgerichtshof (közigazgatási bíróság, Ausztria) ennek ellenére azt kérdezi, hogy vajon azon körülmények korlátozására, amelyek esetén az utasok a menetjegy árára vonatkozóan kártérítésre tarthatnak igényt, egyéb módon lehet-e következtetni. A Verwaltungsgerichtshof megjegyzi, hogy a személyszállító társaságok ellenőrzésén kívül eső körülmények: i. a nemzetközi vasúti személy- és csomagszállításról szóló szerződésre vonatkozó egységes szabályzat (a továbbiakban: CIV) 32. cikkének (2) bekezdésének szerint; és ii. három másik közlekedési ágazaton belül az utasok jogairól szóló rendelet rendelkezései

¹ — Eredeti nyelv: angol.

² — HL 2007. L 315., 14. o.

szerint – nevezetesen a 261/2004/EK rendelet³ 5. cikkének (3) bekezdése, az 1177/2010/EU rendelet⁴ 20. cikkének (4) bekezdése és a 181/2011/EU rendelet⁵ 23. cikkének (2) bekezdése szerint, amelyek analógia útján a jelen esetben is alkalmazhatók – korlátozzák a kártérítés megfizetésével kapcsolatos felelősségüket.

3. Ha a *vis maiorra* vonatkozó kifogást elutasítják, a jogvita egy összetettebb kérdés szempontjából válik majd relevánssá, illetve egy olyan kérdés szempontjából, amelynek az EU közigazgatási jogának szélesebb kontextusában van jelentősége, nevezetesen azon kérdés szempontjából, hogy a tagállami hatóságoknak van-e hatásköre a rendeletek hatékony végrehajtása érdekében kötelező jellegű utasítások kibocsátására.

4. Az 1371/2007 rendelet végrehajtására kijelölt nemzeti hatóság hatásköre azért merül fel, mert az osztrák jog vonatkozó rendelkezései szerint e hatóság csupán a vasúttársaság díjszabásában szereplő kártérítési feltétel semmisségét állapíthatja meg, amennyiben az összeegyeztethetetlen az 1371/2007 rendelettel. A hatóság mindössze annyit tehet, hogy kibocsát egy utasítást, amelyben felszólítja a vasúttársaságot szerződéseinek módosítására, annak érdekében, hogy a menetjegyek árára vonatkozó kártérítést az 1371/2007 rendelet 17. cikkének megfelelően fizessék ki. A Verwaltungsgerichtshof azonban arra kíváncsi, hogy e hatáskör vajon az 1371/2007 rendeletnek a végrehajtást szabályozó 30. cikkéből vezethető-e le. E kérdés ezért szükségképpen maga után vonja a Bíróságnak a hatékony érvényesülést illetően kidolgozott általános jogelvek, a nemzeti jogorvoslatok és azon tagállami szervek típusainak megvizsgálását is, amelyeket az előbbiek kötnek.

5. Végül, szükséges néhány kiegészítő megjegyzést tenni a vasúttársaságok 1371/2007 rendelet szerinti kötelezettségét és a kérdést előterjesztő bíróság álláspontját illetően, az EU jog szerinti hatékony bírósági védelem elvére való tekintettel.

II – Jogi háttér

A – Az uniós jog

6. A 1371/2007 rendelet (6), (13) és (14) bekezdésének szövege a következő:

„(6) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogai megerősítésének az 1999. június 3-i jegyzőkönyvvel (1999-es jegyzőkönyv) módosított, a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló, 1980. május 9-i egyezménynek (COTIF) a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIV) című A. függelékében foglalt, a nemzetközi jog e tárgyra vonatkozó meglévő rendszerén kell alapulnia. Kíváncsian 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.

3 — A visszaautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (EGT vonatkozású szöveg) – Bizottsági állásfoglalás HL 2004. L 46., 1. o. (Ez a rendelet, különös módon, a rendelkezéseinek megfelelően, magában foglalja a címében említett bizottsági állásfoglalást is).

4 — A tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. november 24-i 1177/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2010. L 334., 1. o.)

5 — Az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. február 16-i 181/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (EGT vonatkozású szöveg) (HL 2011. L 55., 1. o.).

- (14) Kíváncos, 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/EK rendelet 6. cikkének (1) és (2) bekezdése ekként rendelkezik:

„Mentesség kizárása és korlátozások előírása

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

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

8. Az 1371/2007/EK rendelet 15. cikke a következőt írja elő:

„A késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősség

E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, a vasúttársaságnak a késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére az I. melléklet IV. címe II. fejezetének rendelkezései az irányadók.”

9. Az 1371/2007/EK rendelet 17. cikke a következőt írja elő:

„A menetjegy árára vonatkozó kártérítés

(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 személyszállítási 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 személyszállítási 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 kérelmére a kártérítést pénz formájában kell kifizetni.

(3) A menetjegy ára alapján járó kártérítést nem csökkenthetik pénzügyi tranzakciós költségek, például díjak, telefonköltség vagy postaköltség. A vasúttársaságok megállapíthatnak minimális összeghatárt, amely alatt nem fizetnek kártérítést. Ez a 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.”

10. Az 1371/2007/EK rendelet 30. cikke a következőt írja elő:

„Végrehajtás

(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.”

11. Az 1371/2007/EK rendelet 32. cikke a következőt írja elő:

„Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. A 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.”

12. A rendelet 1. melléklete tartalmaz egy kivonatot a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályokból (CIV), amelyek a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló egyezmény módosításáról szóló, 1999. június 3-i jegyzőkönyvvel módosított, a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló, 1980. május 9-i egyezményhez (COTIF) A. függelékében szerepelnek.

13. Az 1371/2007 rendelet I. mellékletében szereplő CIV 32. cikk a következőképpen rendelkezik:

„Felelősség vonatkimaradás, késés vagy csatlakozásmulasztás esetén

(1) 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, 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 csatlakozásmulasztás 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; vagy
- 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) bekezdésben meghatározottakon kívüli károkért kártérítést nyújtani. Ez a rendelkezés nem sértheti a 44. cikkben foglaltakat.”

B – Nemzeti jog

14. Az Eisenbahngesetz (a vasútról szóló 1957. évi törvény; a továbbiakban: EisbG) 25/2010 sz. Bundesgesetz-cel (szövetségi törvénnyel; BGBl I.) beillesztett 22a. §-ának, 78a. §-ának (2)–(3) bekezdése, 78b. §-ának (2) bekezdése és 167. §-ának (1) bekezdése jelen eljárás szempontjából releváns részei a következők:

„A kártérítési szabályzatok

22a. §. (1) A fő vasútvonalakon és a hálózattal összekapcsolt mellékvasútvonalakon biztosított vasúti szállítási szolgáltatások díjszabásának tartalmaznia kell a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendeletet átültető 25/2010 sz. szövetségi törvény (BGBl I.) 2. §-a, valamint a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendelet (HL 2007. L 315., 14. o.) 17. cikke szerinti, a menetjegy árára vonatkozó kártérítés szabályozásának alkalmazására irányuló kártérítési szabályzatokat is.

78a. § (1) [...]

(2) A rendes bíróságok, illetve hatóságok hatáskörének sérelme nélkül a helyi vagy területi hatóságok, érdekcsoportok és fogyasztók a 22a. §-nak megfelelően a Schienen Control GmbH-nál tehetnek panaszt a 1371/2007/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseinek állítólagos megsértésével, vagy kártérítésre irányadó feltételekben található olyan szabályokkal kapcsolatban, amelyek kifogásolhatók vagy az utasokra nézve méltánytalanok.

(3) Az (1) és (2) bekezdés szerinti panaszok esetén a Schienen Control GmbH az érintett felek közötti vita békés rendezésére törekszik. Ezenfelül értesíti az érintett feleket álláspontjáról, és nem kötelező, meg nem támadható javaslatot adhat az ügy megoldására vonatkozóan. A Schienen Control GmbH az (1) és (2) bekezdéseknek megfelelően iránymutatásként eljárási módszert dolgoz ki, és azt internetes honlapján közzéteszi. Az érintett társaságok e téren kötelesek vele együttműködni, és a Schienen Control GmbH kérésére a panasszal kapcsolatos tények értékeléséhez szükséges valamennyi információt és dokumentációt rendelkezésre bocsátani.

[...]

A kártérítési szabályzatok érvénytelensége 78b. § (1) [...]

(2) A Schienen Control Kommission hivatalból:

1. [...]

2. részben vagy egészben érvénytelennek nyilváníthatja az 1371/2007/EK rendelet szerinti kártérítési szabályzatot, ha a vasúti vállalkozás nem az 1371/2007/EK rendelet 17. cikke szerinti kritériumok értelmében határozza meg azt.

[...]

167. §. Közigazgatási jogsértést követ el és a kerületi közigazgatási hatóság által 2180 euróig terjedő pénzbírsággal büntetendő,

1. aki nem hozza nyilvánosságra a 22a. § (1) bekezdése szerinti kártérítési szabályzatot,

[...]”

III – Az alapeljárásbeli jogvita és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

15. Az ÖBB Personenverkehr AG, a Verwaltungsgerichtshof előtti eljárás felperese, a 1371/2007 rendelet 3. cikke (1) bekezdése értelmében vett vasúttársaság.

16. Az ÖBB Personenverkehr AG a vasúti szolgáltatások nyújtására vonatkozó díjszabásában rendelkezik a szállítási szerződések általános feltételeiről, amelyek magukban foglalják az 1371/2007 rendelet 17. cikkében meghatározott esetekben a menetjegy árára vonatkozó kártérítésre vonatkozó rendelkezéseket is (kártérítési szabályzatok).

17. A Schienen Control Kommission, egy 2010. december 6-i határozattal, kötelezte az ÖBB Personenverkehr AG-t menetjegyjáráira vonatkozó kártérítési szabályainak módosítására. Pontosabban, kötelezte az ÖBB Personenverkehr AG-t az alábbi, azon rendelkezés eltörlésére, amelynek értelmében a szolgáltatásban bekövetkező késedelmek miatti költségek tekintetében a következő esetekben nem jár kártérítés vagy visszafizetés:

- 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.

18. Az ÖBB Personenverkehr AG megtámadta a Schienen Control Kommission határozatát a Verwaltungsgerichtshof előtt. Lényegét tekintve azzal érvelt, hogy a Schienen Control Kommissionnak nem volt hatásköre – az EiszG 78b. §-a (2) bekezdésében szereplő korlátozásokra tekintettel – szerződéses feltételeinek módosítását előírni. Az előzetes döntéshozatalra utaló végzés szerint az ÖBB Personenverkehr AG továbbá azt állította, hogy az 1371/2007 rendelet *vis maior* esetén lehetővé teszi a kártérítés kizárását, továbbá hogy a *vis maiorra* való hivatkozás joga az EU jog általános elveként elismert.

19. A Verwaltungsgerichtshof úgy ítélte meg, hogy döntése meghozatalához először is meg kell határoznia az 1371/2007 rendelet 30. cikke értelmében vett, a rendelet végrehajtására létrehozott szerv hatáskörét, másodsor pedig tisztáznia kell, hogy a vasúttársaságok *vis maior* esetén megtagadhatják-e az 1371/2009 rendelet 17. cikke értelmében vett menetjegy árára vonatkozó kártérítést.

20. A fentiekre való tekintettel, a Verwaltungsgerichtshof az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1. Úgy kell-e értelmezni 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., 2007.12.3., 14. o.) 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 vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkét, hogy a vasúttársaság *vis maior* esetén kizárhatja a menetjegy árára vonatkozó kártérítési kötelezettségét, akár a 261/2004/EK rendelet, az 1177/2010/EU rendelet, illetve a 181/2011/EU rendeletben előírt kizárási okok analóg alkalmazásával, akár a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIV, a rendelet I. melléklete) 32. cikk (2) bekezdésében szereplő felelősség alóli mentesülés eseteire való hivatkozással, szintén a menetjegy árára vonatkozó kártérítés eseteiben?”

21. Írásbeli észrevételeket terjesztett elő az ÖBB Personenverkehr AG, a Schienen Control Kommission, a német, az osztrák és a svéd kormány, valamint a Bizottság. A 2012. november 22-i tárgyaláson részt vett az ÖBB Personenverkehr AG, a Schienen Control Kommission, a német kormány, az olasz kormány és a Bizottság képviselője.

22. Elsőként a 2. kérdést fogom megválaszolni, mivel az arra adott válasz kihatással lesz az 1. kérdésre, és e 2. kérdés szélesebben érinti az Európai Unió közlekedési és fogyasztóvédelmi jogát. A 2. kérdés tárgya a *vis maior* kérdésköre, legalábbis annyiban, hogy az annak eldöntését igényli, hogy az 1371/2007 rendelet 17. cikkének helyes értelmezése szerint, az ÖBB Personenverkehr AG jogosult-e felelősségét a vasúti menetjegyek értékesítésére vonatkozó általános szerződési feltételei alapján korlátozni. Ha a 2. kérdésre adott válasz igenlő, akkor az 1. kérdés hipotetikussá válik, mivel a Schienen Control Kommission által az 1371/2007 rendelet 30. cikkéből eredő hatáskör gyakorlására irányuló intézkedés szükségképpen összeegyeztethetetlen lenne az 1371/2007 rendelet 17. cikkének értelmezésével, amely *vis maior* esetén mentesíti a vasúttársaságokat a menetjegy árára vonatkozó kártérítés megfizetése alól.

IV – Elemzés

A – A 2. kérdésre adandó válasz

23. Rögtön az elején megjegyzem, hogy az 1371/2007 rendelet szövegében nem található olyan rendelkezés, amely *vis maior* alapján korlátozná a vasúttársaságok 17. cikk szerinti felelősségét a jegyárak megtérítése tekintetében. Ugyanakkor, a kérdést előterjesztő nemzeti bíróság a 2. kérdésben kiemeli, hogy e lehetőség felmerülhet akár a 261/2004 rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében, akár az 1177/2010 rendelet 20. cikkének (4) bekezdésében, akár a 181/2011 rendelet 23. cikkének (2) bekezdésében foglalt kizáró okok analóg alkalmazásával, akár az 1371/2007 rendelet mellékletében szereplő, és így annak részét képező CIV 32. cikkének (2) bekezdésében szereplő felelősség kizárásának figyelembevételével, amely a vasúton megtett utazás előre nem látható megszakítása esetén járó kártérítésre is vonatkozik. Ezenfelül, amint azt már említettem, az ÖBB Personenverkehr AG arra hivatkozik, hogy a *vis maior* az Európai Unió jogában általánosan elismert jogelv.

1. A CIV 32. cikkének (2) bekezdése

24. Figyelemmel a CIV 32. cikkének (2) bekezdésére, véleményem szerint, a Bizottság, az ÖBB Personenverkehr AG és Németország írásbeli észrevételeiben tett megállapításokkal ellentétben, az 1371/2007 rendelet a menetjegyek árának visszatérítése tekintetében nem köti a vasúttársaságok 17. cikk szerinti felelősségét a rendelet mellékletében szereplő CIV 32. cikkében szereplő kártérítési szabályokhoz.

25. Miként azt írásbeli észrevételeiben Svédország is kiemelte, a CIV 32. cikkének (2) bekezdése értelmében a fuvarozó ellenőrzési körén kívül eső körülmények mentesítik őt a 32. cikk (1) bekezdésében említett – de csakis az ott említett – károk megtérítésére vonatkozó felelősség alól. E károk „az indokolt szállásköltségeket, az utast váró személyek értesítésével járó indokolt költségeket” foglalják magukban, olyan esetben, amikor a veszteség vagy a kár annak a ténynek felróhatóan következik be, hogy járatörlés, vonatkésés vagy lekéselt csatlakozás miatt az utas ugyanazon a napon nem tudja folytatni útját, vagy ez tőle nem várható el.

26. Ennélfogva, a CIV 32. cikkének (2) bekezdésében szereplő *vis maior* klauzula azon kötelezettség korlátozására vonatkozik, hogy a vasúton közlekedő utasok részére meg kell téríteni a 32. cikk (1) bekezdésében említett károkat, amely károk nem foglalják magukban a menetjegy árának késés vagy járatörlés esetén járó megtérítését. A 32. cikk (1) bekezdése kizárólag a szállásköltségekre és az értesítés költségeire vonatkozik.

27. Ezért egyetértek a Svédország írásbeli észrevételeiben szereplő azon megközelítéssel, miszerint az 1371/2007 rendelet 17. cikkében írt késés esetén bárminemű korlátozás a menetjegy árára vonatkozó kártérítés tekintetében kizárólag az ugyanezen rendelkezésben kimerítő jelleggel számbavett korlátozás lehet. A 17. cikk (1) bekezdése korlátozza a vasúttársaság felelősségét annak kimondásával, hogy „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”. A 17. cikk (4) bekezdése ennél is továbbmegy, amikor úgy rendelkezik, hogy 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”.

28. Nem értek egyet Németország, az ÖBB Personenverkehr AG, és a Bizottság érveivel annyiban, hogy a CIV, pontosabban annak 32. cikkének (2) bekezdése – az 1371/2007 rendelet (14) preambulumbekkezdése és 15. cikke miatt – releváns. A 15. cikk, a „késésért, csatlakozásmulasztásért és járatkimaradásért” való felelősségről szóló fejezetcím alatt kimondja, hogy

„e fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, a vasúttársaságnak a késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére az I. melléklet IV. címe II. fejezetének rendelkezései az irányadóak”, míg a (14) preambulumbekzdés kimondja, hogy „kívánatos”, hogy az 1371/2007 rendelet a vasúttársaság felelősségéhez kapcsolódó késés esetén az utasokat megillető kártérítés tekintetében olyan rendszert hozzon létre, amelynek alapjai megegyeznek többek között a CIV rendszerével. Az „e fejezet rendelkezéseire is figyelemmel” fordulat azonban a 15. cikket, és így a CIV-et a 17. cikkben egyértelműen meghatározott szabályoknak rendeli alá. Ezenkívül nem tudom elfogadni a (14) preambulumbekzdés azon értelmezését, amely – a CIV-re való hivatkozással – csökkentené a 1371/2007 rendelet által – akár annak 17. cikkében, akár annak más rendelkezésében – meghatározott védelem szintjét.

29. Ezenfelül, a CIV 32. cikkének (3) bekezdése a menetjegyár visszatérítésének kérdését illetően a nemzeti jogra utal vissza, amely a jelen esetben úgy értelmezendő, mint a 1371/2007 rendelet 17. cikkére való hivatkozás. A CIV 32. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy „a nemzeti jog irányadó arra nézve, hogy a fuvarozó köteles-e, és milyen mértékben, az (1) bekezdésben meghatározottakon kívüli károkért kártérítést nyújtani. Ez a rendelkezés nem sértheti a 44. cikkben foglaltakat.”⁶

30. A CIV 32. cikke (1) bekezdésében „meghatározottakon kívüli” károk egyértelműen magukban foglalják a menetjegy árának visszatérítését. Ezt ismerik el közvetve a CIV-hez fűzött magyarázó megjegyzések is.⁷ A CIV 32. cikkéhez fűzött magyarázat 3. pontjában kifejtésre kerül, hogy a 32. cikk (1) bekezdésében szereplő megoldás a vásárlók szempontjából nézve továbbra sem kielégítő, hiszen az utasforgalombeli késések tipikus esetét képezik a fuvarozási szerződés hibás teljesítésének. A magyarázat szintén megemlíti azt a tényt, hogy számos jogrendszerben a szerződés hibás teljesítése árcsökkentést tesz indokolttá, vagyis vasúti személyszállítási szerződés esetében a menetdíj csökkentését. Más szóval, a CIV a menetjegyár visszatérítésének rendezését a nemzeti jogra bízta, ami azt jelenti, hogy azt kizárja a CIV 32. cikke (2) bekezdésében szereplő *vis maior* esetek hatálya alól.

2. A *vis maior* mint általános jogelv

31. A Bíróság megszilárdult ítélkezési gyakorlata szerint, külön jogszabályi definíció hiányában, mint a jelen esetben is, „a *vis maior*t képező körülmények elismerésének előfeltétele, hogy a jogalanyok által hivatkozott külső oknak oly mértékben befolyásolhatatlannak és elháríthatatlannak kell lennie, hogy objektíve lehetetlenné kell tennie, hogy az érintett személy teljesíteni tudja kötelezettségeit. [...] a *vis maior* fogalmát úgy kell érteni, mint az érintett kereskedő ellenőrzésén kívül eső olyan rendkívüli és előre nem látható körülményeket, amelyek következményeit a lehető legnagyobb gondosság ellenére sem lehetett elkerülni, és így a hatóságok eljárása a körülményektől függően *vis maior*t képezhet.”⁸

32. Ugyanakkor fontos emlékeztetni arra az összefüggésre, amelyben a jelen esetben a *vis maiorra* hivatkoznak, mielőtt a fenti általános elv bármiféle értékelését az ügy tényeire figyelemmel elvégeznénk. A *vis maior* az alapeljárásban nem a Bíróság eddigi ítélkezési gyakorlatában már felmerült, „klasszikus” összefüggések valamelyikében vált relevánssá, mint például a Bíróság eljárási szabályzatának 45. cikke szerint alkalmazandó határidő-hosszabbításra vonatkozó érv⁹, vagy mint a valamely szerződéses kötelezettség nem teljesítését igazoló jogszerű kifogás¹⁰, vagy a *vis maiorról*, illetve az azzal egyenértékű feltételekről rendelkező EU-jogszabályokban található különös

6 — A melléklet 44. cikke foglalkozik a kártérítéssel és a jármű rendelkezésre bocsátásában való késedelemmel.

7 — Central Office Report on the Revision of the Convention concerning International Carriage by rail (COTIF) of 9 May 1980 and the Explanatory Reports on the texts adopted by the Fifth General Assembly of 1 January 2011.

8 — A C-12/92. sz. Huygen-ügyben hozott ítélet (EBHT 1993., I-381. o.) 31. pontja.

9 — Például a C-195/9. P. sz., Bayer kontra Bizottság ügyben hozott ítélet (EBHT 1994., I-5619. o.).

10 — Lásd pl. a C-167/99. sz., Európai Parlament kontra SERS ügyben hozott ítéletet (EBHT 2003., I-3269. o.).

rendelkezések értelmezése során. Ez utóbbi kontextusban a Bíróság következetesen fenntartotta azt az álláspontot, hogy mivel „a *vis maior* fogalmának tartalma az uniós jog különböző alkalmazási területein eltérő, annak jelentését mindig arra a jogi háttérre tekintettel kell meghatározni, amelyben az joghatással jár.”¹¹

33. A jelen jogvitában inkább úgy tűnik, hogy az történt, hogy a *vis maior* uniós jogi fogalmára némiképp újszerű módon hivatkoztak. A nemzeti bíróság arra szeretne választ kapni, hogy a *vis maiorra* vonatkozó uniós jogi alapelv azt jelenti-e, hogy az 1371/2007 rendeletet vagy legalábbis annak 17. cikkét úgy kell értelmezni, hogy annak alapján *vis maior* esetén az ÖBB Personenverkehr AG-nek joga van megtagadni a jegyár megtérítését. Erre az érvre ugyanis úgy hivatkoztak, hogy mindeközben a 17. cikk, illetve – amint azt már kifejtettem – az 1371/2007 rendeletnek a 17. cikk értelmezése szempontjából releváns bármely egyéb rendelkezése sem *vis maior*t, sem azzal egyenértékű feltételeket nem említ.

34. Az 1371/2007 rendelet 17. cikkét véleményem szerint, az 1371/2007 rendelet célkitűzéseire – mint fogyasztóvédelmi intézkedésre – való tekintettel, nem lehet így értelmezni.

35. Az 1371/2007 rendelet (1) preambulumbekszövege például többek között kimondja, hogy fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogait, míg a (2) preambulumbekszöveg arra a tényre hivatkozik, hogy a Bizottság „Fogyasztóvédelmi politikai stratégia: 2002–2006” című közleményének célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése a közlekedés területén. A (3) preambulumbekszöveg hangsúlyozza, hogy a szállítási szerződés vonatkozásában a vasúti személyszállítást igénybe vevő utas a gyengébbik fél, ezért az utasok jogait biztosítani kell e tekintetben, míg a (6) preambulumbekszöveg többek között a vasúti a személyszállítást igénybe vevő utasok jogai megerősítésére buzdít. Ugyanezen a jogelven alapul a rendelet 6. cikke, amely kimondja az utasokkal szemben a rendeletnek megfelelően fennálló kötelezettségek kötelező jellegét.

36. Mivel az 1371/2007 rendelet egy olyan eszköz, amelynek célja a fogyasztóvédelem erősítése, annak rendelkezéseit kétség esetén e célra figyelemmel kell értelmezni. Ez azt jelenti, hogy a vasúttársaságok felelősségére vonatkozó korlátozásokat szigorúan kell alkalmazni, alkalmazási körük nem szélesíthető ki a fogyasztók kárára történő értelmezés révén.¹² Egyébként ugyanez a követelmény zárja ki azt is, hogy a CIV 32. cikkének (2) bekezdésében szereplő *vis maior* szerepével bárminemű párhuzamot vonjunk, amit a fenti 24–30. pontban ki is fejtettem.

37. Ezenfelül, véleményem szerint azt a kérdést, hogy mi számít *vis maior*nak, és hogy annak a fogyasztóvédelmi jogok kontextusában mik a hatásai, elsődlegesen a jogalkotónak kell meghatároznia. Amint azt fentebb megjegyeztem, az uniós jogban a *vis maior* fogalma tartalmának meghatározásakor figyelembe kell venni azt a jogi kontextust, amelyben az felmerül. Így nincs semmi szokatlan a *vis maior* következményeit illetően az uniós jogban tapasztalható eltérésben, ami megmagyarázza azt is, hogy miért tesz különbséget az 1371/2007 rendelet a 17. cikk szerinti menetjegyre vonatkozó kártérítés és a személyszállítási szerződés hibás teljesítése miatt okozott veszteségek és károk mellékletében szereplő CIV rendelkezések szerinti megtérítése között. Másként fogalmazva, ha az uniós jogalkotó célja az 1371/2007 rendelet 17. cikke alkalmazásának korlátozására irányult volna *vis maior* esetén, akkor erre a rendelet szövege egyértelműen utalt volna.

11 — Lásd például a C-533/10. sz. CIVAD-ügyben hozott ítélet 26. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

12 — Lásd például analógiaként a C-402/07. és C-432/07. sz., Sturgeon egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2009., I-10923. o.) 43–45. pontját; a C-549/07. sz. Wallentin-Hermann-ügyben 2008. december 22-én hozott ítélet (EBHT 2008., I-11061. o.) 20. pontját; a C-12/11. sz. McDonagh-ügyben hozott ítélet 31–32. pontját és a C-22/11. sz., Finnair-ügyben hozott ítélet 38. pontját.

38. Ellentétben a Németország által a tárgyaláson kifejtett érvekre, nézetem szerint egyáltalán nincs következtetés abban, hogy az utasok nem jogosultak a szállásköltség megtérítésére a nagy késést okozó *vis maior* esetén, hanem csupán kisebb késések esetén jogosultak a menetjegy árának visszatérítésére. A jogalkotó bizonyára indokoltnak tartotta a vasúttársaságokat védeni az előreláthatatlan kártérítési igényekért való felelősségtől *vis maior* esetén, ugyanakkor meg akarta akadályozni azt, hogy a szolgáltatásért járó teljes díjat megtarthassák olyan szolgáltatás esetén, amelyet nem megfelelően teljesítenek. Ez politika kérdése, és nem jogi logika.

3. A *vis maior* analóg alkalmazása a 261/2004, az 1177/2010 és a 181/2011 rendeletben

39. Szintén nem tudom elfogadni a Bizottság és az ÖBB Personenverkehr AG azon érveit, amelyek értelmében a vasúttársaságok mentesülhetnek a menetjegy árának megtérítésére vonatkozó kötelezettségük alól *vis maior* esetén, a 261/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében, az 1177/2010/EU rendelet 20. cikkének (4) bekezdésében és a 181/2011/EU rendelet 23. cikkének (2) bekezdésében szereplő kizárási okok analógiájára, amely rendeletek a légi, a vízi, illetve az autóbusszal történő személyszállításra vonatkoznak.

40. Elismerem, miként azt a fenti 32. pontban is említettem, hogy a *vis maior* uniós jog szerinti fogalma „rendkívüli és előre nem látható körülményeket” jelent. Ugyanakkor, a vasúti személyszállítási szerződések összefüggésében, a *vis maior* legtipikusabb esetei, nevezetesen az időjárási körülmények, a vasúti infrastruktúrában bekövetkező károk és a munkaerő-piaci konfliktusok, valójában statisztikailag előre látható gyakorisággal merülnek fel, még akkor is, ha konkrét bekövetkeztüket nem is lehet teljes bizonyossággal előre megjósolni. Ez azt jelenti, hogy felmerülésük lehetősége a vasúttársaságok számára előre ismert.¹³ Ennélfogva ez azt is jelenti, hogy ezeket a menetjegyek árának kiszámításánál figyelembe tudják venni.

41. Ezenfelül a Bíróság idén már egy másik ügyben megállapította, hogy az uniós jogalkotás képes volt megoldani azt is, hogy olyan szabályokat alkosson, amelyek a fogyasztóvédelem területén az érintett közlekedési ágazattól függően eltérő szinteket biztosítanak. A McDonagh-ügyben az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörését követő járattilásra való tekintettel a 261/2004 rendelet 5. cikke (1) bekezdése b) pontja által előírt, utasoknak való segítségnyújtás légitársaság általi megtagadásának eredményes megtámadása ügyében a Bíróság elutasította az arra vonatkozó érveket, hogy a légitársaságok által nyújtandó segítségnyújtási kötelezettség az egyenlő bánásmód megsértését képezne azért, mert ilyen kötelezettség nem vonatkozik a többi közlekedési módra, nevezetesen az 1371/2007 rendelet szerinti vasúti, az 1177/2010 rendelet szerinti tengeri és belföldi vízi, illetve a 181/2011 rendelet szerinti autóbusszos és távolsági buszos személyszállításra.¹⁴ A bánásmódbeli eltérés igazolására a Bíróság elfogadta azt az érvet, hogy „a különféle közlekedési módokra vonatkozó ágazatokban tevékenykedő vállalkozások helyzete ugyanis nem hasonlítható össze, mivel – figyelembe véve a működésük módját – az azokhoz való hozzáférés feltételeit és a hálózataik elosztását, ezek a különféle közlekedési módok igénybevétele feltételeit tekintve nem felcserélhetők”¹⁵.

42. Ennek fényében, a kockázatviselés igazságos megosztása¹⁶ kizárhatja az olyan szerződéses kikötést, amely esetleg azt írta elő, hogy az utasnak teljes egészében meg kell fizetnie azt a vasúti szolgáltatást, amely *vis maior* miatt nem volt megfelelően teljesíthető.

13 — Lásd analógiaként a C-297/08. sz., Bizottság kontra Olaszország ügyben hozott ítélet (EBHT 2010., I-1749. o.) 86. pontját; és a „gondosan eljáró közigazgatási szerv” válaszát az olyan körülményekre, amely állítólag *vis maior* képeztek, valamint a Parlament kontra SERS ügyben hozott ítélet 118. pontját a fővállalkozó szempontjából annak a munka megkezdése előtti előreláthatóságát illetően, hogy a munkát elvégző egyes alvállalkozók számos hibát vétethetnek.

14 — Az ítélet 54. pontja.

15 — Az ítélet 56. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

16 — Lásd a Bot főtanácsnok C-12/11. sz. McDonagh-ügyben ismertetett indítványának 40–45. pontját a *vis maior* hatásait illetően a fuvarozó és az utas közötti kockázatviselés megosztására vonatkozóan. Amint azt az ítélet is megerősítette, a fuvarozó segítségnyújtási kötelezettségét eltérő módon értékeli a kártérítésért való kötelezettségtől.

43. Ezen érvekre tekintettel azt javaslom, hogy a 2. kérdésre a Bíróság azt a választ adja, hogy az 1371/2007 rendelet 17. cikkét úgy kell értelmezni, hogy *vis maior* esetén a vasúttársaság nem mentesülhet a menetjegy árával kapcsolatos kártérítésre vonatkozó kötelezettsége alól.

B – Az 1. kérdésre adandó válasz

44. Első kérdésével a Verwaltungsgerichtshof arra szeretne választ kapni, hogy az 1371/2007 rendelet 30. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv akkor is kötelező jelleggel előírhatja az alkalmazandó kártérítési szabályzatok pontos tartalmát azon vasúttársaság részére, amelynek a menetjegy árára vonatkozó kártérítési szabályzata nem felel meg az e rendelet 17. cikkében meghatározott kritériumoknak, ha a nemzeti jog a számára csupán azt teszi lehetővé, hogy érvénytelennek minősítse az ilyen kártérítési szabályzatokat.

45. Emlékeztetek rá, hogy az 1371/2007 rendelet 30. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelet végrehajtásáért felelős valamennyi nemzeti szervnek biztosítani kell, hogy az utasok jogai ne sérüljenek.

46. Megszilárdult ítélkezési gyakorlat, hogy bár az EU-rendeletek közvetlenül alkalmazandók, és általában a nemzeti jogrendszerekben közvetlen hatályuk van, a Bíróság korlátozta a hatályukat olyan esetben, amikor a végrehajtási eszközök elfogadására való tekintettel a mérlegelést igénylő intézkedéseket a jogalkotó a tagállamokra hagyta.

47. A C-367/09. sz. SGS Belgium és társai ügyben hozott ítéletben¹⁷ a Bíróság megállapította, hogy az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek védelméről szóló, 1995. december 18-i 2988/95 tanácsi rendelet 5. és 7. cikke¹⁸ nem lehet az egyedüli jogalapja a tagállami jogok szerinti közigazgatási bíróságok kiszabásának, mivel azok csupán „az ellenőrzésre és a szankciókra vonatkozó általános szabályoknak az Unió pénzügyi érdekeinek a védelme céljából történő meghatározására szorítkoznak”.¹⁹ A Bíróság emlékeztetett az uniós jog azon általános elvére is, amely jelenleg az Európai Unió Alapjogi Chartájának 49. cikkében tükröződő, „a bűncselekmények és büntetések törvényességének elvével összhangban előírja, hogy semmilyen közigazgatási szankció nem alkalmazható, ha a szabálytalanságot megelőzően uniós jogi rendelkezés nem rendelkezett arról,²⁰ továbbá hogy „a szankció, még ha nem rendelkezik is büntetőjogi jellemzőkkel, kizárólag akkor alkalmazható, ha világos és egyértelmű jogalapon nyugszik”.²¹ Ez tehát azt sugallja, hogy a Bíróságnak kétszer is meg kell gondolnia, hogy azt a következtetést vonja-e le, hogy az 1371/2007 rendelet kellő jogalapot ad a Schienen Control Kommissionnak a nemzeti bíróság előtt megtámadott utasítás kibocsátására, miközben a nemzeti jog nem biztosít ilyen hatáskört a részére.

17 — EBHT 2010., I-10761. o.

18 — HL 1995. L 312., 1. o.; helyesbítve HL 1998. L 36., 16. o.

19 — Az ítélet 36. pontja. A végrehajtási intézkedéseket igénylő rendeletek joghatásait illetően lásd ugyanezen ítélet 32–33. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

20 — Az ítélet 39. pontja.

21 — Az ítélet 61. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat. Miként azt Kokott főtanácsnok indítványának 36. pontjában kiemelte, „e feltétel, akárcsak a bűncselekmények és büntetések jogszerűségének elve, a jogbiztonság általános elvének különös kifejeződése, amely a közösségi jog alapvető elvének minősül, és különösen azt követeli meg, hogy a szabályozás egyértelmű és világos legyen, lehetővé téve azt, hogy a jogalanyok egyértelműen megismerjék jogaikat és kötelezettségeiket, és ezeknek megfelelően járjanak el.”

48. Igaz, hogy az úgynevezett Costanzo-doktrína értelmében a Bíróság következetesen úgy ítélkezett, hogy a nemzeti szabályozás uniós jogi követelményeknek megfelelő értelmezése és alkalmazása lehetőségének hiányában „a nemzeti bíróságok és a közigazgatási szervek kötelesek teljes egészében alkalmazni az uniós jogot, és megvédeni az uniós jog által a magánszemélyeknek biztosított jogokat, szükség esetén mellőzve a nemzeti jog azon rendelkezéseinek alkalmazását, amelyek az uniós joggal ellentétesek”²².

49. Az ügyiratokból egyértelmű, hogy az eset egy olyan közigazgatási eljárás folyamatként került a Verwaltungsgerichtshof elé, amelyben a megkísérelte megváltoztatni az ÖBB Personenverkehr AG vasúti menetjegyekre vonatkozó kártérítési szabályzatát. A Bíróság által a tárgyaláson erre vonatkozóan feltett kérdésekre adott válaszokból az derült ki, hogy a Schienen Control Kommission kétféle funkciót tölt be.

50. Először is, olyan esetekben, mint például a Westbahn-ügyben²³ felmerült eset is, kvázi közigazgatási bírósággént jár el két ellenérdekű fél közötti jogvitákban. Amint arról a Bíróság az említett ügyben megbizonyosodott, a Schienen Control Kommission rendelkezik a függetlenségre és összetételre vonatkozó szükséges jellemzőkkel ahhoz, hogy megfeleljen a Bíróság ítélkezési gyakorlata erre vonatkozó szempontjainak.

51. Ugyanakkor a jelen eljárásban a Schienen Control Kommissionnak olyan közigazgatási hatóság szerepe van, amelyre az 1371/2007 rendelet végrehajtása kapcsán a nemzeti hatóság által ellátandó feladatokat bízta.

52. Pontosabban, az EisebG 78a. §-a értelmében a vasúti ágazat osztrák felügyeleti szerve, a Schienen Control GmbH, amelyet korlátozott felelősségű társaságként hoztak létre, az 1371/2007 rendelet végrehajtása terén közvetítőként jár el az utasok és a vasúttársaságok között.

53. Az EisebG 78a. §-ának (2) bekezdése szerint az utasoknak az 1371/2007 rendelet 30. cikke (2) bekezdésében említett panaszokat a Schienen Control GmbH-hoz kell benyújtaniuk. Panaszt tehetnek a társaságok és egyes állami szervek is. A Schienen Control GmbH kötéserővel nem rendelkező ajánlásokat fogadhat el. A Schienen Control GmbH hatásköre nem sértheti a rendes bíróságok és hatóságok hatáskörét. Ez azt jelenti, hogy az utasok polgári peres eljárást indíthatnak a vasúttársasággal szemben, és jogorvoslatot kezdeményezhetnek az olyan kártérítési feltételek alkalmazásával szemben, amelyek szerintük az uniós joggal összeegyeztethetetlenek.

54. Az EisebG 78b. §-ának (1) bekezdése értelmében, amikor a mediáció nem vezet megegyezésre, a Schienen Control GmbH erről tájékoztatja a Schienen Control Kommissiont.

55. A Schienen Control Kommission az EisebG 78b. §-ának (2) bekezdése szerint hivatalból teljes egészében vagy részben érvénytelennek nyilváníthatja a vasúttársaság által a 1371/2007 rendelet 17. cikkének alkalmazására kiadott kártérítési szabályokat.

22 — Lásd például a C-444/09, és C-456/09. sz., Gavieiro egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 2010., I-14031. o.) 73. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot. Lásd ehhez hasonlóan, egy frissebb ügyben, a C-97/11. sz. Amia SpA ügyben hozott ítélet 38. pontját. A Costanzo-doktrínát többen kritikával illették amiatt, hogy nem tartja tiszteletben a tagállami jog szerinti hatáskörmegosztást, abban a vonatkozásban, hogy úgy tűnik, azt követeli meg a közigazgatási hatóságoktól, hogy túllépjék a nemzeti jog által részükre biztosított hatáskör kereteit, ideértve az elsődleges jogalkotási eszközöket is. Lásd például Witte, B. „Direct Effect, Primacy, and the Nature of the EU Legal Order”, in Craig, P.-de Búrca G., The Evolution of EU Law (Oxford, 2011) 323. és 333. o. Részletes tanulmányért lásd ezzel kapcsolatban: Verhoeven, M. *The Costanzo Obligation: the obligations of national administrative authorities in the case of incompatibility between national law and European law* (Intersentian, 2011).

23 — A C-136/11. sz. Westbahn Management ügyben hozott ítélet.

56. E határozatot a vasúttársaság a Verwaltungsgerichtshof előtt megtámadhatja. Ebben az esetben a Schienen Control Kommission a bírósági eljárásban alperes lesz. Ezért ebben az összefüggésben a Schienen Control Kommission nem tekinthető bíróságnak, hiszen jelenleg az ÖBB Personenverkehr AG és a közte folyamatban lévő jogvitában ő az ellenérdekű fél.²⁴

57. Ennélfogva, akármilyen hatálya van is a Constanzo-doktrínának azt illetően, hogy a közigazgatási hatóságok „kötelesek teljes egészében alkalmazni az uniós jogot, és megvédeni az uniós jog által az egyének részére biztosított jogokat, szükség esetén mellőzve a nemzeti jog azon rendelkezéseinek alkalmazását, amelyek az előbbivel ellentétesek”²⁵, az nem terjedhet ki arra, hogy kényszerítse e hatóságokat arra, hogy megfeleljenek a Bíróságnak az uniós jogok végrehajtását biztosító hatékony bírósági jogorvoslatokról való rendelkezésre vonatkozó ítélkezési gyakorlatának.

58. Ezenfelül a jelen esetben a Schienen Control Kommission nem lenne köteles „mellőzni” a tagállami jogszabályt, csupán egy olyan hatáskört kellene gyakorolnia, amelyről az osztrák jog nem rendelkezik. Más szóval, a Schienen Control Kommission által elfogadni szándékozott utasítás nem helyettesíti az EisbG 78b. §-ában említett megállapítást, hanem csupán kiegészíti ezt egy, a vasúttársaságra vonatkozó további kötelezettséggel.

59. A fenti elvek fényében és a 1371/2007 rendelet 30. cikke (1) bekezdésének megfogalmazására tekintettel, véleményem szerint e rendelkezés nem értelmezhető úgy, hogy az felruhazza a Schienen Control Kommissiont az ÖBB Personenverkehr AG-hez hasonló vasúttársaságoknak címzett egyedi utasítások kibocsátására kiterjedő hatáskörrel, kártérítési szabályzataik módosítására vonatkozóan. Az ilyen hatáskör különleges közigazgatási hatáskörrel való felruházást igényelne, igen hasonlóan a világos és konkrét jogalapokon nyugvó közigazgatási bírságok előírására vonatkozó szabályhoz. Valójában, az 1371/2007 rendelet 30. cikke sokkal jobban nyitva hagyja a megoldást, mint a Bíróság által az SGS Belgium és társai ügyben vizsgált 2988/95 rendelet 5. és 7. cikkében foglalt intézkedések, amelyeket, miként azt már említettem, a Bíróság alapként elégtelennek minősített a közigazgatási bírság kiszabásához.

60. Ennélfogva azt javaslom, hogy az első kérdésre a Bíróság azt a választ adja, hogy az 1371/2007 rendelet 30. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv nem írhatja elő kötelező jelleggel az alkalmazandó kártérítési szabályzatok pontos tartalmát azon vasúttársaság részére, amelynek a menetjegy árára vonatkozó kártérítési szabályzata nem felel meg az e rendelet 17. cikkében meghatározott kritériumoknak, ha a nemzeti jog e szerv számára csupán azt teszi lehetővé, hogy érvénytelennek minősítse az ilyen kártérítési szabályzatokat.

C – Kiegészítő megjegyzések

61. Mindazonáltal, véleményem szerint az első kérdésre adott választ még ki kell egészíteni annak érdekében, hogy a szóban forgó jogelvek teljes körű értékelését elvégezzük. Ezt megelőzően azonban alaposabban is elemeznünk kell az ÖBB Personenverkehr AG 1371/2007 rendelet szerinti kötelezettségeit és a Verwaltungsgerichtshof szerepét.

24 — Itt párhuzamot vonnék a Bíróság C-439/08. sz. Vebic-ügyben hozott ítéletével (EBHT 2010., I-12471. o.), amely kimondta, hogy azon követelménynek köszönhetően, hogy az EUMSZ 101. és 102. cikknek hatékony érvényesülést kell biztosítani, a nemzeti versenyhatóságnak joga kell legyen arra, hogy alperesként vagy beavatkozásként részt vegyen a saját határozatai ellen indított bírósági eljárásokban. A Schienen Control Kommissionnak erre teljes mértékben joga van. Ugyanakkor, e jog gyakorlásának lehetőségéből szükségszerűen ki lenne zárva, amennyiben saját maga is bíróságnak minősülne.

25 — A Gaviero-ügyben hozott ítélet 73. pontja.

62. Dióhéjban, az igazi probléma itt abban áll, hogy a nemzeti jogszabályoknak nyilvánvalóan nincs kellő „fogazatuk” ahhoz, hogy biztosítsák az 1371/2007 rendelet tényleges végrehajtását. A kérdésre utaló végzés és a Schienen Control Kommission megjegyzései alapján, ha ez utóbbi az ÖBB Personenverkehr AG kártérítési szabályait érvénytelennek minősíti, az egyszerűen elfogad egy másik hasonló szabályzatot. Ez „pingpong” játékot eredményez a szabályozó szerv és a vasúttársaság között.

63. Ugyanakkor, habár a helyzet felveti annak a gyanúját, hogy az 1371/2007 rendelet megfelelő végrehajtását Ausztriában azért nem biztosítják, mert az osztrák jog elég gyenge hatáskörökkel ruházta fel a Schienen Control Kommissiont, ideértve a megfelelő szankciók hiányát is, azonban a jelen eljárás mindezt csak korlátozott mértékben tudja orvosolni. Lévé, hogy a jelen eset nem a Bizottság által Ausztriával szemben indított kötelezettségszegési eljárás, és a nyilvánvaló és evidens problémák miatt nem tudok ezzel a kérdéssel többlet foglalkozni. Ennek ellenére léteznek olyan uniós elvek, amelyek figyelmet érdemelnek, és amelyek kötik az ÖBB Personenverkehr AG-t és a Verwaltungsgerichtshofot is. Ezek az elvek az 1371/2007 rendelet 17. cikkének végrehajtása szempontjából is relevánsak.

1. Az ÖBB Personenverkehr AG kötelezettségei

64. Először is, a rendeleteknek a tagállamokban érvényesülő joghatásaira vonatkozó uniós szabályok szerint az ÖBB Personenverkehr AG köteles eleget tenni az 1371/2007 rendelet 17. cikkében előírt kötelezettségeknek, mivel az – ugyanezen rendelet 30. cikkétől eltérően – nem enged mérlegelési mozgásteret a tagállamoknak, és így nem teszi lehetővé nemzeti végrehajtási intézkedések elfogadását.²⁶ Más szóval, az ÖBB Personenverkehr AG az utasokkal szembeni, 1371/2007 rendelet 17. cikke alapján fennálló jogi kötelezettségeinek fennállása semmilyen módon nem függ a nemzeti szintű szankciók vagy jogorvoslatok meglététől.

65. Az is szilárd ítélkezési gyakorlat, hogy a rendeletek olyan közvetlenül alkalmazandó rendelkezései, mint amilyen az 1371/2007 rendelet 17. cikke is, a magánszektor szereplői közötti jogi igények esetén horizontálisan is érvényesíthetők.²⁷

66. Ez azt jelenti, hogy az ÖBB Personenverkehr AG-t jogilag köti az 1371/2007 rendelet 17. cikke és az utasok arra az ÖBB Personenverkehr AG-vel szemben indított, a menetjegyek árára vonatkozó kártérítéssel kapcsolatos polgári peres eljárásokban hivatkozhatnak. Megjegyzem, hogy az EiszG 78a. §-ának (2) bekezdése szerint a rendes bíróságok hatáskörét nem érinti a Schienen Control GmbH, illetve a Schienen Control Kommission részvételével folyó különös eljárás.

67. Tudatában vagyok annak, hogy a polgári peres eljárást azok a fogyasztók, akik a *vis maior* miatt más megoldás nélkül félbeszakadt utazásuk jegyárát szeretnék visszaigényelni, nem tudják megengedni maguknak. Ez többek között amiatt van így, hogy az érintett összegek alacsonyak, a polgári pervitel pedig relatíve költséges. Ennélfogva, véleményem szerint, az 1371/2007 rendelet végrehajtását szolgáló, rendelkezésre álló polgári jogi eljárások kiigazítása az osztrák jogalkotás feladata. Ezért úgy tűnik, hogy nem lehet azt állítani, hogy az osztrák jog nem ad lehetőséget a bíróságok számára azon európai uniós jogok védelmére, amelyek az utasokat az 1371/2007 rendelet 17. cikke alapján megilletik.²⁸

26 — A fent hivatkozott SGS Belgium és társai ügyben hozott ítélet.

27 — A C-253/00. sz., Muñoz and Superior Fruiticola ügyben hozott ítélet (EBHT 2002., I-7289. o.).

28 — Ebben az értelemben vö. a C-279/09. sz. DEB-ügyben hozott ítélettel (EBHT 2010., I-13849. o.) Lásd még a polgári és kereskedelmi ügyekben végzett közvetítés egyes szempontjairól szóló, 2008. május 21-i 2008/52/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2008. L 136., 3. o.) alapján a határokon átnyúló jogviták esetén a fogyasztók rendelkezésére álló alternatív vitarendezési lehetőségeket.

2. A Verwaltungsgerichtshof álláspontja

68. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából ellenben kitűnik, hogy az ilyen tárgyú uniós jogszabályok hiányában minden tagállam belső jogrendjének feladata kijelölni a hatáskörrel rendelkező bíróságot, és meghatározni a bírósághoz való fordulás azon eljárási szabályait, amelyek célja, hogy biztosítsák a jogalanyok uniós jogból eredő jogainak védelmét.²⁹ Kétségtelen, hogy a Verwaltungsgerichtshof az uniós jog értelmében „bíróságnak” minősül, és őt kötik a tagállami bíróságokra háruló, ezzel járó kötelezettségek. Ez tehát azt jelenti, hogy az EUSZ 4. cikk [korábban EK 10. cikk] (3) bekezdése értelmében köteles a Szerződésekből eredő kötelezettségeinek – ideértve a rendeletekből eredő egyéni jogok érvényesülését is – „biztosítása érdekében a megfelelő általános vagy különös intézkedéseket megtenni”. Az is szilárd ítélkezési gyakorlat, hogy valamely olyan bíróság, mint amilyen a Verwaltungsgerichtshof is, felelős „a magánszemélyekre vonatkozó közösségi rendelkezések bírói védelmének és hatékony érvényesülésének biztosításáért.”³⁰

69. A Bizottság írásbeli észrevételeiben hangsúlyozza, hogy ha a nemzeti végrehajtó szerv és a vasúttársaság közötti, a fenti 63. pontban leírt „pingpong játék” helyzet veszélybe sodorja az 1371/2007 rendelet kártérítési elveinek alkalmazását, akkor az osztrák bíróságok feladata eldönteni azt, hogy az EisbG vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazását mellőzi-e.

70. Tudatában vagyok annak, hogy a Bíróság a Verwaltungsgerichtshoftól nem a szankciókkal összefüggő feladataira vonatkozóan kapott kérdést. Ez azt is jelenti, hogy a Bíróságot nem arra kérték, hogy egy olyan jellegű problémát oldjon fel, mint amilyen a Comet kontra Rewe ügyben felmerült, ahol a nemzeti eljárás szabály akadályozta egy közvetlen hatállyal rendelkező európai uniós intézkedés végrehajtását.³¹ A Bíróságot nem is arra kérték, hogy az Unibet-ügyben felmerült kérdéshez hasonló kérdésben döntsön, amely többek között a nemzeti bíróságok azon kötelezettségére vonatkozott – már amennyiben van ilyen –, hogy dolgozzon ki egy új jogorvoslatot egy közvetlen hatállyal rendelkező uniós intézkedés végrehajtására, azért, hogy kiegészítse a nemzeti jog által meghatározott szankciókat.³² Az alapeljárásban hozzánk utalt kérdés inkább a Schienen Control Kommission hatáskörének kérdésére korlátozódik, amely szerv, következtetéseim szerint egy közigazgatási szerv, amelyet abból a célból hoztak létre, hogy ellássa a jelen esetben ellátott feladatokat. Mégis, mivel a jogvita elbírálása a Verwaltungsgerichtshof mint közigazgatási bíróság hatáskörébe tartozik, az annak megoldásához az uniós jog által megkövetelt jogorvoslatok kérdése megkerülhetetlenül relevánsnak tűnik.

71. Amint azt már említettem, véleményem szerint, mivel nem létezik olyan osztrák eljárási szabály, amely összeegyeztethetetlen lenne a Comet kontra Rewe üggyel analóg ügyekre vonatkozó ítélkezési gyakorlattal vagy az ideiglenes intézkedések rendelkezésre állására vonatkozó kérdéskörrel³³, a jelen eljárásban az uniós jog nem ró kötelezettséget a Verwaltungsgerichtshofra arra vonatkozóan, hogy olyan bírósági jogorvoslatot biztosítson, amely túlmegy azon, amelyet ő az osztrák jog alapján biztosítani tud.³⁴ Ezt a Bíróság hatékony bírói jogvédelemre vonatkozó ítélkezési gyakorlata, illetve az Alapjogi Charta 47. cikke értelmében a Verwaltungsgerichtshofot terhelő kötelezettségek sem követelik meg azt, hogy ennél tovább menjen.³⁵ Ez két okból is így van.

29 — A C-268/06. sz. Impact-ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-2483. o.) 44. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

30 — Az Impact-ügyben hozott ítélet 42. pontja.

31 — A C-45/76. sz. Comet-ügyben hozott ítélet (EBHT 1976., 2043. o.); a 33/76. sz. Rewe-ügyben hozott ítélet (EBHT 1976., 1989. o.).

32 — A C-432/05. sz. Unibet-ügyben hozott ítélet (EBHT 2007., I-2271. o.).

33 — A C-213/89. sz. Factortame-ügyben hozott ítélet (EBHT 1990., I-2433. o.).

34 — A nemzeti eljárási autonómia és a nemzeti jogorvoslati autonómia közötti különbség megvitatására, amely egyre bonyolultabb kapcsolatot eredményez a Rewe-ügyben lefektetett hatékonyság elve, valamint az Unibet és az Impact-ügyekben tárgyalt hatékony bírósági védelem alapelve között. Lásd: Prechal, S.–Widdershoven, R. „Redefining the Relationship between ‘Rewe effectiveness’ and Effective Judicial Protection” in *Review of European Administrative Law* (2011) 31. és különösen 33. o.

35 — A Charta 47. cikke által biztosított hatékony jogorvoslatához való jogot vizsgálta nemrégiben a Bíróság a C-69/10. sz. Diouf-ügyben hozott ítéletében (EBHT 2011., I-7151. o.).

72. Egyrészt, az alapeljárásban peres félként egyetlen utas sem vesz részt. Ebben az ügyben egy közigazgatási hatóság, a Schienen Control Kommission szeretné az 1371/2007 rendelet 17. cikkéből eredő jogok végrehajtását egy gazdasági társasággal, az ÖBB Personenverkehr AG-vel szemben érvényesíteni. Ez utóbbi kért bírósági jogvédelmet a közigazgatási határozattal szemben, amely álláspontja szerint túllépett a hatóság jogkörének keretein, és érdemileg is téves.

73. Míg az 1371/2007 rendelet 30. cikke (2) bekezdése az utasokat feljogosítja az (1) bekezdésben megjelölt illetékes szerv előtti panasztételre, amelyre Ausztriában a Schienen Control GmbH közreműködésével kerül sor, addig a rendelet nem megy ennél tovább, kivéve a tagállamok hatékony, arányos és elrettentő erejű bíróságok kiszabására vonatkozó, 32. cikkben foglalt kötelezettségét.³⁶

74. Véleményem szerint ez azt jelenti, hogy az 1371/2007 rendelet közigazgatási végrehajtása az utasok jogait csak közvetetten védi, és ezáltal kétség merül fel azt illetően, hogy a Bíróságnak a jogalanyok jogaira vonatkozó ítélkezési gyakorlata és a hatékony bírósági jogvédelmet illetően ezzel járó következmények alkalmazhatók-e a Schienen Control Kommissionhoz hasonló valamely közigazgatási hatóság és a felügyelete alá tartozó, az ÖBB Personenverkehr AG-hez hasonló valamely társaság közötti eljárásokban.

75. Másodszor, bárhogyan is dönt a Bíróság, a hatékony jogorvoslatokra vonatkozó ítélkezési gyakorlata nem foglalja magában azt, hogy a közigazgatási bíróságoktól megkövetelhető lenne, hogy a *reformation in pejus* elvével ellentétesen járjanak el, vagy hogy olyan határozatokat hozzanak, amelyekre a nemzeti jog alapján nincsenek felhatalmazva,³⁷ kivéve a jogerős ítélet meghozatala előtt az uniós jogi aktusok végrehajtásának védelmére szolgáló közbenső intézkedéseket.³⁸ Itt utalnék a Bíróságnak az Unibet-ügyben hozott ítéletének 40. és 41. pontjában tett megállapításaira, amelyek a következők voltak:

„Ugyan az EK-Szerződés létre is hozott bizonyos közvetlen kereseteket, amelyeket adott esetben magánszemélyek indíthatnak a közösségi bíróság előtt, nem szándékozott a nemzeti bíróságok előtt létrehozni – tekintettel a közösségi jog fenntartására – más jogi lehetőségeket, mint amelyeket a nemzeti jog megállapított (a 158/80. sz. Rewe-ügyben 1981. július 7-én hozott ítélet [EBHT 1981., 1805. o.] 44. pontja).

Ez csak akkor lenne másképp, ha a nemzeti jogrendszer egészéből az következne, hogy nem létezik olyan keresetfajta, amellyel, akár közvetett módon is, biztosítható lenne a jogalanyok közösségi jogból eredő jogainak tiszteletben tartása (ezzel kapcsolatban lásd a fent hivatkozott Rewe-ügyben hozott ítélet 5. pontját, a fent hivatkozott Comet-ügyben hozott ítélet 16. pontját, valamint a fent hivatkozott Factortame és társai ügyben hozott ítélet 19–23. pontját).”

76. Véleményem szerint úgy tűnik, hogy léteznek – mind közvetlen, mind közvetett – jogorvoslati eszközök az osztrák jogban, amelyek lehetővé teszik az utasok számára annak vitatását, hogy Ausztria eleget tesz-e az 1371/2007 rendeletnek.³⁹ Ugyanakkor a jelen esetben nem merült fel olyan kérdés, hogy akár valamely utastól, akár a Schienen Control Kommissiótól megtagadták volna a Bírósághoz fordulás jogát, amely a Bíróság által kidolgozott elvek magját képezi a hatékony bírósági jogvédelem kapcsán.

36 — Az utóbbit illetően, az EisbG 167. §-a szerint az a (jogi) személy, aki nem teszi közzé kártérítési szabályait az EisbG 22a. §-a (1) bekezdésnek megfelelően, a kerületi közigazgatási bíróság által (de nem a Schienen Control Kommission által) 2180 EUR-ig terjedő bírsággal büntethető.

37 — A közigazgatási bíróságoknak a hatáskörmegosztás elvével egyensúlyban álló jogorvoslati hatáskörének érzékeny pontjaira vonatkozó részletes tanulmányért lásd: General Report of the International Association of Supreme Administrative Jurisdictions, VIIIth Congress, Madrid, 2004.

38 — A Factortame-ügyben hozott ítélet.

39 — Az Unibet-ügyben hozott ítélet 55. pontja.

77. Ezenfelül, megszilárdult ítélkezési gyakorlat, hogy amikor valamely tagállam az arra vonatkozó mérlegelési jogkörének gyakorlása során, hogy „kijelölje a hatáskörrel rendelkező bíróságot, és meghatározza a bírósághoz fordulás azon eljárási szabályait, amelyek célja, hogy biztosítsák a jogalanyok közösségi jogból eredő jogainak védelmét”⁴⁰, nem hagy teret a hatékonyság elvére vonatkozó mulasztással kapcsolatos érvnek, akkor az uniós jog által a *nemzeti bíróságokra* rótt kötelezettség csupán annyi, hogy „a nemzeti igazságszolgáltatási szabályokat, *amikor csak lehetséges*, úgy értelmezzék, hogy azok hozzájáruljanak a jogalanyok közösségi jog szerinti hatékony bírói jogvédelmének biztosítására irányuló célkitűzés eléréséhez” (kiemelés tőlem).⁴¹

78. Hozzá kell tenni, hogy a bíróságoknak a közigazgatási hatóságoknak címzett ideiglenes intézkedéseken kívüli végzések kibocsátására vonatkozó hatásköre nem tekinthető olyannak, amely valamely más fontos okból képezne részét a hatékony bírósági jogvédelem uniós jogi alapelveinek. Ilyen hatáskört az uniós bírósági rendszer sohasem kapott az uniós intézmények viszonylatában.⁴² Ezért nehéz azzal érvelni, hogy a tagállami bíróságoktól több lenne elvárható, mint az uniós bíróságoktól.⁴³

V – Végkövetkeztetések

79. A fenti indokok alapján azt javaslom, hogy a Bíróság a Verwaltungsgerichtshof által előzetes döntéshozatal céljából eléje terjesztett kérdéseket a következőképpen válaszolja meg:

1. kérdés

A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 30. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a rendelet végrehajtásáért felelős nemzeti szerv nem írhatja elő kötelező jelleggel az alkalmazandó kártérítési szabályzatok pontos tartalmát azon vasúttársaság részére, amelynek a menetjegy árára vonatkozó kártérítési szabályzata nem felel meg az e rendelet 17. cikkében meghatározott kritériumoknak, ha a nemzeti jog e szerv számára csupán azt teszi lehetővé, hogy érvénytelennek minősítse az ilyen kártérítési szabályzatot. Ugyanakkor, a vasúttársaság arra vonatkozó jogi kötelezettsége, hogy meg kell felelnie az említett rendelet 17. cikkének, az illetékes nemzeti bíróságok és a Bíróság értelmezése szerint, nem függ a nemzeti szerv hatáskörétől vagy az általa alkalmazható szankcióktól.

2. kérdés

A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007. rendelet 17. cikkét úgy kell értelmezni, hogy *vis maior* esetén a vasúttársaság nem mentesülhet a menetjegy árára vonatkozó kártérítési kötelezettsége alól.

40 — Lásd még a fent hivatkozott Impact-ügyben hozott ítélet 44. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

41 — Lásd a fent hivatkozott Impact-ügyben hozott ítélet 54. pontját. Vessd össze a Gaviero-ügyben hozott ítélet 95. és 96. pontjával. Lásd ehhez hasonlóan a C-240/09. sz. Lesoöhranärske zoskupenie VLK ügyben hozott ítélet (EBHT 2011., I-1255. o.) 51. pontját.

42 — Megjegyezném, hogy a Lisszaboni Szerződés fenntartotta a Bíróság és a Törvényszék által alkalmazható jogorvoslatokra, nevezetesen az ideiglenes és a felfüggesztő intézkedésekre (EUMSZ 278. cikk és EUMSZ 279. cikk), az uniós jogi aktusok megsemmisítésére kiterjedő hatáskörre (EUMSZ 264. cikk és EUMSZ 266. cikk) és a kártérítések megítélésére kiterjedő hatáskörre (EUMSZ 268. cikk, és az EUMSZ 340. cikk (2) és (3) bekezdése) vonatkozó tradicionális korlátozást. Ez tehát azt jelenti, hogy a bármely felperes által benyújtott olyan egyedi kérelem, amely arra irányul, hogy az érintett uniós intézmény hozzon konkrét intézkedést az állítólagos fennálló probléma orvoslására, elfogadhatatlan lesz. Lásd pl. a T-374/94., T-375/94., T-384/94. és T-388/94. sz., ENS és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélet (EBHT 1998., II-3141. o.) 53. pontját.

43 — Analógiaként megjegyezném a párhuzamot az állami felelősséggel, a tagállamok és az uniós intézményeket kötő szabályokra tekintettel, lásd a C-352/98. P. sz. Bergaderm and Goupil kontra Bizottság ügyben hozott ítéletben (EBHT 2000., I-5291. o.).