

C-614/20. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2020. november 18.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Tallinna Halduskohus (Észtország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. november 18.

Felperes:

AS Lux Express Estonia

Alperes:

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (gazdasági és kommunikációs minisztérium, Észtország)

Az alapeljárás tárgya

Az AS Lux Express Estonia által az Észt Köztársaság ellen indított kártérítési kereset

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 315., 1. o.) értelmezése, a 2. cikk e) pontja, a 3. cikk (2) és (3) bekezdése, valamint a 4. cikk (1) bekezdése b) pontjának i. alpontja

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 1) A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül

helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének e) pontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett közszolgáltatási kötelezettség előírásaként kell-e kezelni azt az esetet, hogy minden, belföldön üzletszerűen menetrend szerinti közúti, vízi és vasúti személyszállítást végző magánjogi vállalkozást egyaránt arra kötelezzék, hogy az utasok meghatározott csoportját (a még nem tanköteles korú gyermekeket, a 16. életévüket még be nem töltött, fogyatékossgal élő személyeket, a 16. életévüket betöltött, súlyos fogyatékossgal élő személyeket, a jelentős mértékben látássérült személyeket, a súlyosan vagy jelentős mértékben látássérült személy kísérőit, valamint a fogyatékossgal élő személy vakvezető, illetve segítő kutyáját) díjmentesen szállítsák?

- 2) Ha az 1370/2007 rendelet értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségről van szó: Az 1370/2007 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontja alapján jogosult-e a tagállam arra, hogy nemzeti törvényben kizárja az említett kötelezettség teljesítése fejében a fuvarozónak fizetendő ellentételezést?

Ha a tagállam jogosult kizárni a fuvarozónak fizetendő ellentételezést, milyen feltételek mellett teheti meg ezt?

- 3) Az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése alapján kizárhatók-e e rendelet alkalmazási köréből az utasok e rendelkezésben említett csoportjaitól eltérő csoportjai számára maximált díjak meghatározására vonatkozó általános szabályok?

Akkor is fennáll-e az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkében foglalt, az Európai Bizottság értesítésére vonatkozó kötelezettség, ha a maximált díjak meghatározására vonatkozó általános szabályok nem írnak elő a fuvarozónak fizetendő ellentételezést?

- 4) Ha az 1370/2007 rendelet nem alkalmazható a jelen ügyben: Alapozható-e az ellentételezés az Európai Unió valamely másik jogi aktusára (például az Európai Unió Alapjogi Chartájára)?

- 5) Milyen feltételeknek kell megfelelnie az adott esetben a fuvarozónak nyújtandó ellentételezésnek ahhoz, hogy megfeleljen az állami támogatási szabályoknak?

A hivatkozott közösségi jogi rendelkezések

A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 315., 1. o.), 1–4. cikk

EUMSZ 108. cikk

A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokról szóló bizottsági közlemény (HL 2014. C 92., 1. o.), 2.2.2. és 2.2.3. pont

Az Európai Unió Alapjogi Chartája, 16., 17., 41. és 51. cikk

A hivatkozott nemzeti rendelkezések

A 2015. október 1-jén hatályba lépett, a tömegközlekedésről szóló törvény (RT I, 2015. március 23., 2) alapügyben alkalmazandó változata (RT I, 2020. június 30., 24) értelmében menetrend szerinti személyszállítás közszolgáltatási szerződés alapján (19. §) és üzletszerű menetrend szerinti személyszállításként (a 4. § (4) bekezdése) is végezhető. Az üzletszerű menetrend szerinti személyszállítás díját a fuvarozó (a tömegközlekedésről szóló törvény 31. §-ának (2) és (4) bekezdése), a járműkilométerenkénti maximált díjat, illetve a menetjegyek maximált díját a közszolgáltatási szerződés alapján végzett menetrend szerinti személyszállítás keretében pedig a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező hatóság (a tömegközlekedésről szóló törvény 31. §-ának (2) és (4) bekezdése) állapítja meg.

A tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a értelmében:

„Díjmentes belföldi menetrend szerinti személyszállítás

Belföldi menetrend szerinti közúti, vízi és vasúti személyszállítás keretében a fuvarozó díjmentesen köteles szállítani a folyamatban lévő iskolaév októberének 1. napján a hetedik életévüket még be nem töltött gyermekeket és azon gyermekeket, akik esetében a tankötelezettség kezdetét elhalasztották, a 16. életévüket még be nem töltött, fogyatékossgal élő személyeket, a 16. életévüket betöltött, súlyos fogyatékossgal élő személyeket, a jelentős mértékben látássérült személyeket, a súlyosan vagy jelentős mértékben látássérült személy kísérőit, valamint a fogyatékossgal élő személy vakvezető, illetve segítő kutyáját. A fuvarozó nem részesül ellentételezésben az utasok e csoportjának díjmentes szállítása fejében.”

A tényállás és az eljárás rövid bemutatása

- 1 Az Eesti Buss OÜ (a továbbiakban: Eesti Buss) és az AS Lux Express Estonia (a továbbiakban: Lux Express vagy felperes) magánvállalkozások 2013 augusztusában és 2015 márciusában személyszállításra vonatkozó közösségi engedélyt kaptak. E vállalkozások üzletszerű menetrend szerinti személyszállítást végeztek belföldön buszokkal. 2019. július 29-én az Eesti Busst törölték a cégjegyzékből a Lux Express-szel beolvadással történt egyesülése miatt.
- 2 2019. június 5-én az Eesti Buss és a Lux Express 537 219 euró összegű kártérítést kért a gazdasági és infrastrukturális minisztertől. Azt állították, hogy ez a kár a

felpereseket a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a alapján terhelő azon kötelezettségből származik, hogy az utasok egyes csoportjait díjmentesen kell szállítaniuk a belföldi üzletszerű menetrend szerinti személyszállítás keretében, anélkül, hogy az államtól ennek fejében ellentételezésben részesülnének. Az ellentételezést az a menetjegy-értékesítésből származó bevétel képezi, amelytől a kérelmezők 2018-ban elestek a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a alapján.

- 3 2019. július 10-i válaszában a gazdasági és infrastrukturális miniszter elutasította ezt a kérelmet azzal az indokkal, hogy a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a alapján a fuvarozó nem részesül ellentételezésben a díjmentes személyszállítás fejében.
- 4 2019. augusztus 12-én a Lux Express 851 960 euró összegű kártérítés iránti keresetet indított az Észt Köztársasággal szemben a Tallinna Halduskohus (tallinni közigazgatási bíróság) előtt. Az ellentételezés összege a menetjegy-értékesítésből származó azon bevételnek felel meg, amelytől a Lux Express az Eesti Buss-szal együtt elesett a 2018. január 1. és 2019. július 31. közötti időszakban a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a alapján. Az eljárás során a felperes 2 061 781 euróra emelte kártérítési követelését, amely összeg a két vállalkozás által a 2016. január 1. és 2020. január 31. közötti időszakban elszenvedett kár megtérítését foglalja magában. A felperes kamatokkal együtt kérte megfizetni az ellentételezést. A felperes másodlagosan azt kérte, hogy az eljáró bíróság igazságszolgáltatási mérlegelési jogkörben kötelezze az Észt Köztársaságot arányos összegű pénzügyi ellentételezés kamatokkal együtt történő megfizetésére.

Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 5 A felperes véleménye szerint a díjmentes személyszállításra vonatkozó kötelezettség súlyos és aránytalan beavatkozást jelent a tulajdonhoz való jogba, a vállalkozás szabadságába és a szerződési szabadságba, amelyeket az Észt Köztársaság alkotmánya biztosít számára. A felperes kizárólag üzletszerű menetrend szerinti személyszállítás keretében és piacgazdasági feltételek alapján nyújt autóbuzsos közlekedési szolgáltatásokat, következésképpen nem terheli közszolgáltatási kötelezettség. Nem állnak fenn olyan kivételes körülmények (háború, katasztrófa), amelyek indokoltá tennék, hogy ellentételezés nélkül kötelezzenek állami feladatok ellátására olyan társaságokat, amelyekben az állam nem rendelkezik részesedéssel. A díjmentes személyszállításra vonatkozó kötelezettség előírásával eltérő bánásmódot alkalmaznak a fuvarozókkal szemben más olyan vállalkozásokhoz képest, amelyek általános érdekű szolgáltatásokat (például a gázzal, villamos energiával, fűtéssel, vízzel és csatornarendszerrel, hulladékkezeléssel, postával és hírközléssel összefüggő szolgáltatásokat) nyújtanak, mivel a többi vállalkozó nem köteles szolgáltatásait díjmentesen kínálni. Az üzletszerű személyszállítást végző fuvarozók a tevékenységüket közszolgáltatási szerződés keretében végző fuvarozókhöz képest is eltérő bánásmódban részesülnek. Az utóbbiak ellentételezésben részesülnek a vonalkilométerenkénti ár alapján, ami azt jelenti, hogy a fuvarozó bevétele nem az

utasok számától, a menetjegyek árától vagy a menetdíjkezdvezményektől függ. Egy üzleti alapon működő fuvarozási vállalkozásnak a menetjegyek árából kell fedeznie költségeit, és a díjmentes személyszállításra vonatkozó kötelezettség korlátozza bevételeit. A beavatkozás súlyosságát tovább fokozza, hogy a közszolgáltatási szerződés keretében üzemeltetett menetrend szerinti járatok teljes mértékben vagy részben átfedésben vannak az üzletszerű személyszállítást végző fuvarozók által üzemeltetett járatokkal, és az állam, valamint a helyi önkormányzat szintén széles körben kínál díjmentes tömegközlekedési szolgáltatásokat. Az üzletszerű személyszállítást végző fuvarozók ezért tisztességtelen versenykörülmények között működnek.

- 6 Mivel a díjmentesen utazók teljes utasszámhoz viszonyított aránya jelentős (átlagosan 3%), a díjmentes személyszállítás lehetővé tétele magas költségeket okoz a fuvarozóknak. A felperes bevételekiesése a menetjegyekből származó bevétel 5-7%-át teszi ki. A bevételekiesést a felperes által a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a alapján az utasoknak kiadott menetjegyek heá nélküli teljes ára (vagyis az alapár) alapján kell kiszámítani. Ha a fuvarozó a többi utasra hárítaná át a díjmentes személyszállítás költségeit, emelkedne a szolgáltatás ára, ami csökkentheti a keresletet és a fuvarozó nyereségét. A fuvarozót nehéz helyzetbe hozták, és arra kényszerülhet, hogy felhagyjon tevékenységével. A menetdíjkezdvezmények állam általi adminisztrációjával kapcsolatos költségek nem lehetnek jelentősek.
- 7 Az 1370/2007 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az államnak ellentételeznie kell a közszolgáltatóknál a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése folytán felmerült költségeket. Az említett rendelet 2. cikkének e) pontja értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségről van szó, mivel egy gazdasági érdekek mentén eljáró vállalkozó jogszabályban előírt kötelezettség nélkül nem nyújtaná díjmentesen a szolgáltatást. Mivel a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a megtiltja a kötelezettség teljesítése fejében történő díjfizetést, e rendelkezés sérti az 1370/2007 rendeletet, és mellőzni kell annak alkalmazását. Az a körülmény, hogy az állam nem értesítette előzetesen az Európai Bizottságot erről az általános szabályról (az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése és az EUMSZ 108. cikk), nem zárja ki az ellentételezést.
- 8 Ha az 1370/2007 rendelet a jelen ügyben nem alkalmazható, az ellentételezést az uniós jog általános elvei alapján kell nyújtani (az arányosság elve, az Európai Unió Alapjogi Chartájának 16., 17., 41. és 51. cikke).
- 9 A gazdasági és kommunikációs minisztérium (az alperes) a kereset elutasítását kéri. A vitatott feltételt azért írták elő, hogy a fogyatékkal élő személyek és a kisgyermekes családok számára elérhetőbbé tegyék a tömegközlekedési eszközöket, és fokozzák e személyek mobilitását. E kötelezettséget emellett a közpénzek észszerű felhasználásának és megtakarításának céljával írták elő feltételként. Ezek jogszerű célok. A jogalkotó széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik a szociálpolitika kialakítása terén. A felperes alapvető jogaiba való beavatkozás kismértékű; a felperes alá nem támasztott állítása szerint az utasok

3%-át szállítja díjmentesen. A felperes maga állapíthatja meg a díjat a többi utas tekintetében. A felperes által megállapított különböző díjakra tekintettel a felperes valószínűleg a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-ában előírt kötelezettség nélkül is díjmentességet vagy alacsonyabb díjat állapított volna meg a fogyatékossgal élő személyek és a még nem tanköteles korú gyermekek számára. Mivel a buszok nem túl gyakran működnek 100%-os kihasználtsággal, a felperesnek nem kell bevételről lemondania a fogyatékossgal élő személyek és a még nem tanköteles korú gyermekek szállítása miatt. A felperes nem köteles arra, hogy az utasok e csoportjai számára elsőbbségi ülőhelyeket tartson fenn. A feltétel 2000 óta alkalmazandó, és a fuvarozó kezdettől fogva figyelembe vehette azt gazdasági tevékenységének folytatása során. A felperes jó gazdasági helyzetben van, új vonalra kér engedélyt, új buszokat vásárol, egyre több utast szolgál ki, bevételei pedig növekedtek. Következésképpen a már régóta fennálló kötelezettség nem akadályozta a felperes gazdasági sikerét. A felperes díjköteles, üzletszerű menetrend szerinti személyszállítást végez. A nem jövedelmező vonalakat menetrend szerinti személyszállítási közszolgáltatás keretében üzemeltetik, amely nem áll versenyben az üzletszerű menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatással. Az üzletszerű személyszállítást végző fuvarozó bármikor megszüntetheti tevékenységét. A feltétel ezért arányos és alkotmányos. Az általános érdekű szolgáltatásokat nyújtó más vállalkozókkal való összehasonlítás nem releváns. Nem sérülnek a felperes alapvető jogai, és nem indokolt kártérítés fizetése.

- 10 Az 1370/2007 rendelet nem alkalmazható, mivel az közszolgáltatási kötelezettségeket szabályoz. A felperessel nem kötöttek közszolgáltatási szerződést. Az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése lehetővé teszi azon helyzetek kizárását e rendelet alkalmazási köréből, amelyekben egy általános szabállyal maximált díjakat határoznak meg az utasok egyes csoportjai számára. Ha ennek fejében nem fizetnek ellentételezést, az Európai Bizottságot sem kell tájékoztatni erről. Még ha a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-ában előírt kötelezettség az 1370/2007 rendelet értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségnek minősül is, e rendeletből nem következik, hogy a fuvarozó részére ellentételezést kellene fizetni az ilyen kötelezettség fejében. Az EUM-Szerződés sem írja elő állami támogatás nyújtását. A szolgáltatás nyújtása ellentételezés hiányában is jövedelmező gazdasági szempontból.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 11 A felperes ellentételezést kér az államtól annak fejében, hogy a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a alapján köteles volt az utasok meghatározott csoportjába tartozó személyeket üzletszerű menetrend szerinti személyszállítás keretében állami ellentételezés nélkül díjmentesen szállítani. Nem vitatott, hogy a felperes kizárólag vonalengedélyek alapján kereskedelmi buszvonalat üzemeltet. Sem az állam, sem a helyi önkormányzat nem kötött a felperessel közszolgáltatási szerződést, és a felperes nem részesül

ellentételezésben közpénzből a menetrend szerinti személyszállítás költségeinek fedezése céljából.

- 12 Az érdemi vizsgálat keretében a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a jelenlegi helyzetet a nemzeti jog mellett az 1370/2007 rendelet is szabályozza-e. Ez a rendelet a személyszállítási közszolgáltatások nyújtását szabályozza (az 1. cikk (1) bekezdése). A felperes általános gazdasági érdekű személyszállítási szolgáltatásokat nyújt (az 1370/2007 rendelet 2. cikkének a) pontja), mivel közérdek fűződik a különböző városok közötti menetrend szerinti autóbuszos személyszállításhoz, amely biztosítja az egyének mobilitását. Felmerül a kérdés, hogy az 1370/2007 rendelet 2. cikkének e) pontja értelmében vett közszolgáltatási kötelezettség előírásaként értelmezhető-e az olyan helyzet is, amelyben az állam arra kötelezi az üzletszerűen menetrend szerinti személyszállítást végző magánfuvarozókat, hogy díjmentesen szállítsák az utasok egyes csoportjait. Az alperes meg van győződve arról, hogy nem közszolgáltatási kötelezettségről van szó, és hogy az 1370/2007 rendelet nem alkalmazható a jelen ügyben.
- 13 Amint az az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik, az illetékes hatóság főszabály szerint közszolgáltatási szerződéssel ír elő közszolgáltatási kötelezettséget a szolgáltató számára. E cikk (2) bekezdése szerint az (1) bekezdéstől eltérően, azon közszolgáltatási kötelezettségek is, amelyek célja maximált díjak megállapítása valamennyi utas vagy az utasok egyes csoportjai számára, általános szabályok hatálya alá vonhatók. A jelen esetben a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező szerv nem kötött közszolgáltatási szerződést a felperessel, hanem törvényben arra kötelezte a belföldi menetrend szerinti személyszállítást végző fuvarozókat, hogy az utasok egyes csoportjait díjmentesen szállítsák.
- 14 A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a tömegközlekedésről szóló törvény az 1370/2007 rendelet 2. cikkének 1) pontja és 3. cikkének (2) bekezdése értelmében vett általános szabálynak tekinthető. Ezt az értelmezést megerősíti a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokról szóló bizottsági közlemény 2.2.2. és 2.2.3. pontja.
- 15 A tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a maximált díjat (díjmentes szállítást) ír elő az utasok egyes csoportjai számára. Egy ilyen maximált díj általános szabállyal történő megállapítása az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (2) bekezdése alapján közszolgáltatási kötelezettség előírásának minősülhet. A kérdést előterjesztő bíróság ezért – az alperestől eltérően – alkalmazhatónak véli az 1370/2007 rendeletet a jelen ügyben.
- 16 Az 1370/2007 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében a személyszállítás területén a beavatkozások egyik célja alacsonyabb költséggel járó szolgáltatás nyújtása. A díjmentes szállításra való jogosultságnak az utasok egyes csoportjai számára a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-ával történt bevezetése többek

között azt a célt szolgálja, hogy alacsonyabb költséggel járó szolgáltatást biztosítsanak ezen utasok számára. Ezt az alperes is elismerte. Nem valószínű, hogy a gazdasági érdekeit követő vállalkozó állami beavatkozás nélkül is díjmentesen szállítaná a szóban forgó utasokat. A kérdést előterjesztő bíróság ennél fogva úgy véli, hogy a jelen ügy az 1370/2007 rendelet 1. cikke (1) és (2) bekezdésének célja és hatálya alá tartozik. A kérdést előterjesztő bíróság mindazonáltal szükségesnek tartja az arra vonatkozó kérdés Bíróság elé terjesztését, hogy helyesen határozta-e meg az 1370/2007 rendelet hatályát.

- 17 Ha az 1370/2007 rendelet alkalmazható a jelen helyzetre, akkor e rendelet 3. cikke (2) bekezdésének második mondata alapján az illetékes hatóság ellentételezést nyújt a fuvarozó részére az általános szabályokban meghatározott díjszabási kötelezettségek betartása fejében. Az 1370/2007 rendelet 1. cikke (1) bekezdésének második albekezdéséből és 4. cikke (1) bekezdésének b) pontjából is az következik, hogy az illetékes hatóság a közszolgáltatási kötelezettség fuvarozó számára történő előírásakor ellentételezést ír elő e kötelezettség teljesítése fejében. Az 1370/2007 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontja azonban utal annak lehetőségére, hogy nem kerül sor ellentételezésre. A kérdést előterjesztő bíróságban ezért felmerül a kérdés, hogy az 1370/2007 rendelet 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontja feljogosítja-e a tagállamot arra, hogy a nemzeti jogban kizárja a fuvarozónak nyújtandó ellentételezést. Ha a tagállam jogosult kizárni a fuvarozónak fizetendő ellentételezést, milyen feltételek mellett teheti meg ezt úgy, hogy ne korlátozza aránytalanul a vállalkozó jogait? Mivel a felperes kizárólag üzletszerű menetrend szerinti személyszállítást végez, mégpedig kereskedelmi célból, a díjmentes személyszállításra vonatkozó kötelezettség előírása szükségszerűen érinti vállalkozási szabadságát és bevétel-szerzési lehetőségeit. Jóllehet a felperes gazdasági helyzete kedvező (2018-ban 864 752 euró, 2019-ben pedig 2 160 475 euró nyereséget ért el), e kötelezettség ugyanúgy vonatkozik más olyan, üzletszerű személyszállítást végző fuvarozókra is, akik nem feltétlenül vannak ugyanilyen jó gazdasági helyzetben, és a díjmentes személyszállításra vonatkozó kötelezettség ellentételezés nélküli előírása méltánytalanul bizonyulhat a vállalkozással szemben.
- 18 AZ 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése lehetővé teszi, hogy a tagállamok e rendelet alkalmazási köréből kizárják a közszolgáltatási kötelezettségek pénzügyi ellentételezésére vonatkozó olyan általános szabályokat, amelyek az iskolai tanulók, a hallgatók, a gyakornokok és a csökkent mozgásképességű személyek számára maximált díjakat határoznak meg. A tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a értelmében kedvezményesen szállítják a még nem tanköteles korú gyermekeket, a 16. életévüket még be nem töltött, fogyatékossgal élő személyeket, a 16. életévüket betöltött, súlyos fogyatékossgal élő személyeket, a jelentős mértékben látássérült személyeket, a súlyosan vagy jelentős mértékben látássérült személy kísérőit, valamint a fogyatékossgal élő személy vakvezető, illetve segítő kutyáját. Az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése és a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-a tehát eltérően határozza meg a kedvezményezett csoportjait. Az alperes

véleménye szerint az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése a jelen ügyben is alkalmazható, és az lehetővé teszi, hogy az utasoknak a tömegközlekedésről szóló törvény 34. §-ában említett csoportjait is kizárják a rendelet alkalmazási köréből. Mivel az utasok csoportjainak az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdésében szereplő felsorolása kimerítő jellegű, a kérdést előterjesztő bíróság nem fogadhatja el az alperes álláspontját. Ezért meg szeretné tudni a Bíróságtól, hogy lehetővé teszi-e az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése, hogy az utasok e rendelkezésben említett csoportjaitól eltérő csoportjai számára maximált díjak meghatározására vonatkozó általános szabályokat is kizárják e rendelet alkalmazási köréből.

- 19 Az 1370/2007 rendelet 3. cikkének (3) bekezdése értelmében az alkalmazási köréből kizárt általános szabályokról az EK-Szerződés 88. cikkének (EUMSZ 108. cikk) megfelelően értesítést kell küldeni az Európai Bizottság részére. A kérdést előterjesztő bíróságban felmerül a kérdés, hogy akkor is fennáll-e az EUMSZ 108. cikkben foglalt, az Európai Bizottság értesítésére vonatkozó kötelezettség, ha a maximált díjak meghatározására vonatkozó általános szabályok nem írják elő a fuvarozónak fizetendő ellentételezést. Ilyen esetben nem áll fenn a veszélye annak, hogy az állam adott esetben állami támogatást nyújtott. Ezért felmerül a kérdés, hogy az olyan helyzet is összeegyeztethető-e az 1370/2007 rendelettel, amelyben a tagállam az utasok e rendelet 3. cikkének (3) bekezdésében nem említett csoportjai számára maximált díjak meghatározására vonatkozó általános szabályokat zár ki a rendelet alkalmazási köréből, ennek fejében azonban nem ír elő ellentételezést a fuvarozó részére.
- 20 Ha a Bíróság arra az álláspontra jut, hogy a jelen jogvita nem tartozik az 1370/2007 rendelet hatálya alá, akkor felmerül a kérdés, hogy alapozható-e az ellentételezés az Európai Unió valamely másik jogi aktusára (például az Európai Unió Alapjogi Chartájára), vagy pedig a jogvitát kizárólag a nemzeti jog alapján kell elbírálni.
- 21 Ha a kérdést előterjesztő bíróság az ügy elbírálása keretében dönt arról, hogy az uniós jog vagy a nemzeti jog alapján kell-e ellentételezést nyújtani, akkor az a kérdés is felmerül, hogy milyen feltételeket kell figyelembe venni az ellentételezés összegének meghatározása során ahhoz, hogy az ellentételezés ne ütközzön az állami támogatási szabályokba. A felperes a menetjegy-értékesítéssel összefüggő bevételkiesés alapján számította ki a kért kártérítést. Az alperes szerint nem lehet a menetjegyek árából kiindulni, mivel a felperes az utas életkorától, az utazás napjától és időpontjától függően eltérő díjakat állapított meg. Az alperes ezenfelül rámutatott arra, hogy az autóbuszok kihasználtsága gyakran nem 100%-os, és így a felperes egyes utasok díjmentes szállításával nem veszíti el a menetjegyekből történő bevételszerzés lehetőségét. A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a felperes által megállapítandó menetdíj nem lehet megfelelő mutató a költségalapú ellentételezés kiszámítása során, mivel a felperes szabadon állapíthatja meg a menetdíjat, és a belföldi vonalakon nincs jelentős verseny. A kérdést előterjesztő bíróság meg szeretné tudni, hogy – még ha az 1370/2007

rendelet nem is alkalmazható a jelen ügyben – célszerű lenne-e az ellentételezés összegének kiszámítását illetően az 1370/2007 rendelet mellékletében foglalt előírásokat értelemszerűen alapul venni, amelyek célja, úgy tűnik, a túlkompenzáció elkerülése.

MUNKADOKUMENTUM