

C-120/20. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2020. március 3.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Sąd Najwyższy (Lengyelország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. november 28.

Felperes:

Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.

Alperes:Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Budownictwa, jelenleg
Minister Infrastruktury i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Az alapeljárás tárgya

A vasúti menetrendek érvényességi ideje alatt a 2009 és 2013 közötti időszakban a vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférés alapdíjának a felperes szerint a 2001/14 irányelv nem megfelelő átültetése miatt jogosulatlan követelése címén 220 204 408,72 PLN kamatokkal növelt összegének megfizetésére irányuló eljárás.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogi alapja

A 2001/14 irányelv 4. cikke (5) bekezdésének, 7. cikke (3) bekezdésének, 8. cikke (1) bekezdésének, 30. cikke (1), (3), (5) és (6) bekezdésének értelmezése.

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 267. cikke.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

1) Úgy kell-e értelmezni a 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezéseit, és különösen ezen irányelv 4. cikkének (5) bekezdését, valamint 30. cikkének (1), (3), (5) és (6) bekezdését, hogy azokkal ellentétes, ha valamely vasúttársaság a felügyelő hatóság határozatainak bírósági felülvizsgálata nélkül érvényesíthet kártérítési követeléseket valamely tagállammal szemben az irányelv helytelen átültetése miatt abban az esetben, ha a vasúti infrastruktúra túlfizetett használati díja a kártérítés részét képezi?

2) Ellentétes-e azzal az alapfeltevéssel, hogy az uniós jog téves alkalmazása, különösen valamely irányelv helytelen átültetése vagy átültetésének elmaradása miatti, közösségi jogon alapuló kártérítési jogosultság csak akkor áll fenn, ha a magánszemélyek számára a megsértett jogszabály jogosultságot keletkeztet, a jogsértés súlyos (különösen az irányelv átültetése során a tagállam mérlegelési jogköre nyilvánvaló és súlyos túllépésének formájában), a jogsértés és a kár közötti okozati összefüggés pedig közvetlen, az a tagállami szabályozás, amely ilyen esetekben a kártérítéshez való jogot kevésbé szigorú feltételekhez köti?

A hivatkozott uniós jogi rendelkezések

A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2001. L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 704. o.) (a továbbiakban: 2001/14 irányelv) 4. cikkének (5) bekezdése, 7. cikkének (3) bekezdése, 8. cikkének (1) bekezdése, 30. cikkének (1), (3), (5) és (6) bekezdése

Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2012. L 343., 32. o.; helyesbítés: HL 2015. L 67., 32. o.)

A vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól szóló, 2015. június 12-i (EU) 2015/909 bizottsági végrehajtási rendelet (HL 2015. L 148., 17. o.)

Az EUMSZ 340. cikk második bekezdése

A hivatkozott nemzeti jogi rendelkezések

A kodeks cywilny (polgári törvénykönyv) (a továbbiakban: polgári törvénykönyv) 361., 417. és 417¹. cikke

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (a vasúti közlekedésről szóló, 2003. március 28-i törvény) a jogvita időpontjában hatályos változata (egységes szerkezetbe foglalt változat: Dz.U., 2016, 1727. alszám és későbbi

módosításai; jelenleg: Dz. U., 2019, 710. alszám és későbbi módosításai, a továbbiakban: vasúti közlekedésről szóló törvény)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (az infrastruktúráért felelős miniszternek a pályahasználat feltételeiről és a vasúti infrastruktúra használatáról szóló, 2009. február 27-i rendelete) (Dz. U. 2009., 35. szám, 274. alszám; a továbbiakban: 2009. évi rendelet) 8. §-a

A Bíróság ítélezési gyakorlata

Az Európai Unió Bíróságának (a továbbiakban: Bíróság) 2013. május 30-i Bizottság kontra Lengyelország ítélete (C-512/10, EU:C:2013:338, a továbbiakban: Bizottság kontra Lengyelország ítélet); 2017. november 9-i CTL Logistics GmbH kontra DB Netz AG ítélete (C-489/15, EU:C:2017:834, 77., 78., 87–92., 97–99. pont); 1996. március 5-i Brasserie du pecheur S.A. ítélete (C-46/93 és C-48/93, EU:C:1996:79, 42., 51., 66. pont); 1991. november 19-i Francovich és társai ítélete (C-6/90 és C-9/90, EU:C:1991:428)

A tényállás és az alapeljárás rövid bemutatása

- 1 2016. március 24-i ítéletével a Sąd Okręgowy w Warszawie (varsói regionális bíróság, Lengyelország) elutasította a varsói Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.-nak (a továbbiakban: KM vagy felperes) a Skarb Państwa – Minister Rozwoju i Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (állami kincstár – a fejlesztésért felelős miniszter és a vasúti közlekedési hivatal elnöke), valamint a varsói PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (a továbbiakban: PKP PLK) elleni, 220 204 408,72 PLN 2014. december 6-tól a kifizetés napjáig számított kamatokkal növelt összegének egyetemleges megfizetése iránti keresetét.
- 2 A felperes kereseti kérelmét arra alapozta, hogy az alperes társaság a 2009 és 2013 közötti időszakban a vasúti menetrend érvényességi ideje alatt a vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférés alapdíjaként túl magas összegeket szabott ki rá. Arra hivatkozott, hogy a díjakat a vasúti közlekedésről szóló törvény 35. cikkének alapján elfogadott 2009. évi rendelet elfogadása, hatályba lépése és alkalmazása eredményeképpen állapították meg és szedték be, amely rendelet ellentétes a 2001/14 irányelvvel, amit a Bizottság kontra Lengyelország ítélet is megerősített. A felperes keresetének alátámasztásaként a jogalap nélkül fizetett összegre vonatkozó rendelkezésekre is hivatkozott. Az alperesek a kereset elutasítását kérték.
- 3 A fenti ítélet a következő megállapítások alapján született: a felperes vasúti fuvarozó, és egyben önkormányzati társaság, amelynek tevékenysége nem profitmaximalizálásra, hanem a lakosság tömegközlekedési szükségleteinek kielégítésére irányul. A társasági üzletrészek a Województwo Mazowieckie

(Mazóviai vajdaság) tulajdonában vannak. Az alperes társaság vasúti pályahálózat-működtető, amelynek alapítója és részvényese a varsói Polskie Koleje Państwowe S.A. társaság (lengyel államvasutak, a továbbiakban: PKP); ezenkívül 2013. december 31-én a Skarb Państwa (államkincstár) is részvényes volt, amely egyben a PKP részvényese is. A társaság tevékenységei közé tartozik a szárazföldi szállítást kiegészítő szolgáltatás, különösen a vasúti hálózat üzemeltetése, a vasútvonalak igazgatása, valamint a vasútvonalaknak a hatékony és biztonságos személy- és áruszállítást, a vasúti forgalom folyamatosságát és biztonságát, tűzvédelmet, a környezet és vagyon védelmét vasúti területen biztosító állapotban való fenntartása. A PKP PLK üzemelteti a lengyel vasúthálózat 98%-át.

- 4 A KM és a PKP PLK társaságok a 2009–2011 között kiosztott menetvonalak használatára vonatkozó szerződéseket kötöttek, amelyek alapján az alperes társaság – a felperes részére vasútvonalakon menetvonalak kiosztásával és a szükséges vasúti infrastruktúra használatát lehetővé téve – vasúti infrastruktúrát bocsátott a felperes rendelkezésére. E szerződéseket menetrendek egymást követő időszakaira kötötték. A felperes a rendelkezésre bocsátott infrastruktúrát díjazás ellenében használta. A vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférés alapdíja a vasúti fuvarozó vonatai által megtett kilométerek és a pályahálózat-működtető által a vasútvonal különböző szakaszaihoz rendelt, a vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférésre vonatkozó alapdíjráták szorzata összegének felel meg. A díj összege megegyezik a szolgáltatások számának, valamint az egyes szolgáltatásokra vonatkozó díj egységes rátájának szorzatával. A pályahálózat-működtető által előzetesen kiszámított egységes rátákat a Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (vasúti közlekedési hivatal elnöke, a továbbiakban: az UTK elnöke) határozataival hagyta jóvá. 2011–2013 között a felek nem kötöttek szerződést, és hatályban voltak az UTK elnökének a szerződések helyébe lépő, a vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátásának feltételeiről szóló határozatai. Az alperes által működtetett vasúti infrastruktúra felperes általi használatáért e társaság számlákat állított ki. A felperest a vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférés díja címén a 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012 és 2012/2013 időszakra vonatkozó menetrendek tekintetében összességében 537 633 779,10 PLN összeg megfizetésére kötelezték, amelyet teljesített a PKP PLK felé.
- 5 2009. május 19-én a felperes (üzemeltető) a Województwo Mazowieckivel (Mazóviai vajdaság) (szervező) regionális vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatások Mazóviai vajdaság területén történő nyújtására irányuló keretszerződést kötött a 2009. december 13. és 2024. december 14. közötti tizenöt egymást követő menetrendi időszak tekintetében. A közszolgáltatás nyújtásával kapcsolatos, a vasúti fuvarozó bevételei által nem fedezett költségek összegét a szervező által folyósított ellentételezés fedezi. A szervező a szerződés 5. §-ának (1) bekezdésében kötelezettséget vállalt arra, hogy megtéríti az üzemeltetőnek az üzemeltetéssel kapcsolatban elszenvedett veszteségeit, melynek során az ellentételezés a keretszerződés hatálya alá tartozó szállítási tevékenységgel

kapcsolatos igazolt költségek és bevételek különbségét, valamint az észszerű nyereséget jelenti.

- 6 2010. október 26-án az Európai Bizottság a Bíróság előtt keresetet indított a Lengyel Köztársaság ellen annak megállapítása iránt, hogy a Lengyel Köztársaság – mivel nem biztosította a 2004/49/EK irányelvvel módosított 2001/14 irányelvben szereplő, a vasútiinfrastruktúra-használati díjára vonatkozó rendelkezések megfelelő átültetését – nem teljesítette a 91/440 irányelv 6. cikkének (3) bekezdéséből, annak II. mellékletéből, a 2001/14 irányelv 4. cikkének (2) bekezdéséből, 6. cikkének (2) és (3) bekezdéséből, 7. cikkének (3) bekezdéséből, 8. cikkének (1) bekezdéséből és 14. cikkének (2) bekezdéséből, valamint ez utóbbi irányelv 91/440 irányelv 7. cikkének (3) és (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit. A Bizottság kontra Lengyelország ítéletben a Bíróság megállapította, hogy a Lengyel Köztársaság – azáltal, hogy lehetővé tette a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjak számításában olyan költségek szerepeltetését, amelyek nem tekinthetők az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költségeknek – nem teljesítette a 2004/49 irányelvvel módosított 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdéséből, illetve 7. cikkének (3) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.
- 7 A megállapított tényállás alapján a Sąd Okręgowy (regionális bíróság) úgy ítélte meg, hogy a kereset elfogadásának nincs jogalapja. Rámutatott, hogy a Bíróság ítélete is tekinthető a polgári törvénykönyv 417¹. cikkének 1. §-a szerinti precedensnek (lásd a lenti 36. pontot). A Bíróság előtti eljárás keretében sor kerülhet valamely aktus ratifikált nemzetközi egyezményvel való összeegyeztethetlenségének megállapítására, amely fogalom alatt a közösségi vívmányokat kell érteni. Másrészt a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a kártérítési követeléseket elbíráló nemzeti bíróságoknak jogukban áll a jogellenességre vonatkozó feltételről önállóan határozni anélkül, hogy a jogellenességet „megfelelő eljárásban” a Bíróság vagy bármely más szerv megállapítaná. Mindazonáltal, ha a Bíróság az uniós jog valamely állam általi megsértését megállapító határozatot hozott, a nemzeti bíróság kizárólag ezen az alapon nem dönthet a kellően egyértelmű jogsértés feltételének teljesüléséről. A kereset keretében a Bíróság csak az állam által elkövetett jogsértés fennállásának pusztá tényét állapítja meg, a kártérítési felelősség feltételét pedig nem az egyszerű, hanem súlyos jogellenesség jelenti. Elfogadható tehát az olyan helyzet, amikor az uniós jog megsértését a Bíróság határozata állapítja meg, az állam azonban nem felelős az ilyen jogsértés által okozott kár megtérítéséért.
- 8 A Sąd Okręgowy (regionális bíróság) egyetértett az alperes Skarb Państwa (államkincstár) érvelésével, amely szerint az átültetés elmulasztása (hiányos vagy hibás átültetés) esetében felelőssége nem a polgári törvénykönyv 417¹. cikkének 1. §-án, hanem a polgári törvénykönyv e törvénykönyv 417¹. cikkének 4. §-ával összefüggésben értelmezett 417. cikkének 1. §-án (amely szerint „[a] közhatalom gyakorlása során elkövetett jogellenes cselekmények és mulasztások miatt elszenvedett kárért az államkincstár, a területi önkormányzat vagy jogszabály

alapján e hatalmat gyakorló más jogi személy felel”) alapulhat (lásd a lenti 36. pontot). A kár megtérítésére vonatkozó kötelezettségnek az említett jogszabályi rendelkezésekből kell eredniük, és azok határidejét és tartalmát pontosítani kell annak érdekében, hogy megállapítható legyen, hogy az e kötelezettség által érintett normát meddig kell kibocsátani, és annak milyen tartalommal kell rendelkeznie.

- 9 A Sąd Okręgowy (regionális bíróság) álláspontja szerint a Bíróság ítélkezési gyakorlatából az állam irányelv rendelkezéseinek megsértése miatti felelősségének következő feltételei következnek: az irányelv magánszemélyek számára jog biztosítását írja elő, amelynek tartalma feltétlen, egyértelmű és az irányelv rendelkezései alapján meghatározható, okozati összefüggés áll fenn az irányelv állam általi megsértése és a jogsérelmet szenvedett magánszemélyek kára között, valamint e jogsértés kellően súlyos jellege. Mindazonáltal a Sąd Okręgowy (regionális bíróság) szerint a 2001/14 irányelv nem biztosít a felperes számára alanyi jogokat arra, hogy meghatározott maximális összegű vasútiinfrastruktúra-használati díjat fizessen. Az irányelv célja a vasúti infrastruktúrához való egyenlő és hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférés valamennyi vasúti fuvarozó számára, valamint az európai vasúti piacok versenyorientált, dinamikus és átlátható fejlesztése. A jogalkotó szándékait ezen irányelv rendelkezései kifejezetten tükrözik. A 2001/14 irányelvet hatályon kívül helyező 2012/34 irányelv is megállapította, hogy a vasúttársaságoknak kizárólag a vonatközlekedtetés közvetlen költségeit kell viselniük, azonban egyúttal arra kötelezte a Bizottságot, hogy fogadja el az annak meghatározására vonatkozó megfelelő végrehajtási jogi aktusokat, hogy milyen módozatokat kell alkalmazni e költség kiszámítására, valamint lehetővé tette a pályahálózat-működtetők számára, hogy az említett végrehajtási jogi aktusok hatálybalépését követő négy éven belül vezessék be ezeket a módozatokat (a 31. cikk (3) bekezdése). Ez ellentmond annak a feltételezésnek, amely szerint a 2001/14 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének célja alanyi jogok magánszemélyek részére történő biztosítása. A 2001/14 irányelv szövege alapján a Sąd Okręgowy (regionális bíróság) szerint nem lehet pontosan meghatározni a magánszemélynek biztosított jogok terjedelmét, ami „a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költség” pontatlan meghatározásához kapcsolódik.
- 10 Ezenkívül a pályahálózat-működtető további kritériumokat alkalmazhat a díjazásra vonatkozóan, az optimális versenyképességet garantáló hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes szabályok alapján díjemelést, valamint az irányelv rendelkezéseiben meghatározott körben és az egyes tagállamok által meghatározott korlátokon belül kedvezményeket alkalmazva. Ez azt jelenti, hogy az irányelv a pályahálózat-működtető részére biztosítja a jogot, hogy a vonatközlekedtetésből eredőnél magasabb szinten állapítsa meg a díjakat. Az uniós jog rendelkezései és a Bíróság ítélkezési gyakorlata nem tették és teszik lehetővé azon költségek alapjának meghatározását, amelyek a vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférés díjának kiszámításához alapul szolgálhatnak. Az infrastruktúra díja kiszámításának és felszámolásának szabályait a 2012/34 irányelv 31. cikkének (3) bekezdése határozza meg, amely

kimondja, hogy a minimális hozzáférési csomagért és a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító infrastruktúráért fizetendő díjnak meg kell egyezniük a vonatközlekedetésből közvetlenül eredő költséggel. E rendelkezés szövege megegyezik a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdésével, amely a Lengyelországban alkalmazandó rendelkezések Bíróság általi értékelésének alapjául szolgált. Az európai jog csak a 2015/909 rendeletben határozza meg „a vonatközlekedetésből közvetlenül eredő költség” fogalmát (a 3. és 4. cikkben). Ugyanakkor a 2012/34 irányelv 31. cikkének (3) bekezdése és a fentiekben említett rendelet 9. cikke alapján a pályahálózat-működtetőnek legkésőbb 2017. július 3-ig be kell nyújtania a közvetlen költségek kiszámításának módszerét és adott esetben a bevezetési tervet az igazgatási szervnek. Ezzel szemben a pályahálózat-működtető 2019. augusztus 1-jéig fokozatosan vezethette be a fentiekben említett rendeletben megállapított szabályokat.

- 11 A Sąd Okręgowy (regionális bíróság) ezért úgy ítélte meg, hogy a 2001/14 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének szövege nem tekinthető kellően pontosnak, és ennél fogva annak hiányos átültetése nem szolgálhat alapul az állam általi megsértése miatti kártérítéshez, mivel e rendelkezés alkalmazása valójában további végrehajtási intézkedések tagállamok általi elfogadásától függött.
- 12 A jogellenességet illetően a Sąd Okręgowy (regionális bíróság) megállapította, hogy „súlyos jogellenességnek” kell fennállnia, így az uniós jog megsértésének is kellően súlyosnak kell lennie. Valamely irányelv helytelen átültetése – az átültetés hiányától eltérően – a kellően súlyos jogsértés feltételének teljesülése szempontjából nem meghatározó. A 2001/14 irányelv megsértett szabálya annyira homályos és pontatlan volt, hogy több tagállam gyakorlatában kétségeket vetett fel, amelynek következtében a Bizottság jó néhány keresetet indított a tagállamokkal szemben. Sem az irányelv, sem a Bíróság ítélete nem határozza meg egyértelműen és kétséget kizáróan a költségek költségalapon figyelembe veendő kategóriáit. A Sąd Okręgowy (regionális bíróság) szerint ez azt bizonyítja, hogy a közösségi szabályok és a nemzeti jogszabályok alapján nem állapítható meg az állam felelőssége. A Bíróságnak a nemzeti jog uniós joggal való összeegyeztethetlenségét megállapító ítéletének pusztá kihirdetése nem alapozza meg a közhatalom cselekményének jogellenességét. A Bizottság kontra Lengyelország ítéletből csak arra lehet következtetni, hogy a vasúti infrastruktúra-használati díjak összegét nem megfelelően állapították meg, a Bíróság azonban nem állapította meg, hogy a díjak túlzott mértékűek. Ugyanakkor a 2001/14 irányelv helyes átültetésére vonatkozó kötelezettség Lengyelország általi megsértése nem jelenti azt, hogy az alperes társaság által kidolgozott ártáblázatok és szabályzatok ellentétesek voltak ezzel az irányelvvvel, mivel annak ellenére, hogy a díjak számítása során helytelen feltevéseket fogadtak el, azokat a PKP PLK megfelelő (az uniós jog által lehetővé tett) összegben szedte be.
- 13 Ezenkívül a felperes által a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés címén viselt költségek összességét a felperes által nyújtott szolgáltatások igénybevevői és a Marszałek Województwa Mazowieckiego (Mazóvia vajdaság elnöke) viselte. Az

ellentételezés ugyanis teljes mértékben figyelembe vette a PKP PLK vasúti infrastruktúrájának használatáért a felperes által fizetendő valamennyi díjat.

- 14 A felperes nem bizonyította, hogy a vitatott időszakban nehéz pénzügyi helyzete kizárólag annak volt betudható, hogy a vasúti infrastruktúra használati díja címén költségeket kellett viselnie. Az infrastruktúra-használati díj összege nem befolyásolta a felperes által alkalmazott tarifák és díjak összegét, mivel az UTK elnöke által jóváhagyott díjak minden fuvarozó esetében azonosak voltak. Így a díjak összege nem befolyásolta a felperes többi vasúti fuvarozóval szembeni versenyképességét.
- 15 Amint azt a Sąd Okręgowy (regionális bíróság) hangsúlyozta, a 2001/14 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének megfelelően lehetőség van a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés alapidíjának olyan összegben történő megállapítására, amely lehetővé teszi a pályahálózat-működtető számára az infrastruktúra biztosítása teljes költségének megtérülését. E rendelkezés lehetővé teszi, hogy az infrastruktúrához való hozzáférés díjait az ezen irányelv 7. cikkének (1) bekezdésében meghatározottnál magasabb szinten állapítsák meg. Az ennek alapján meghatározott díj ugyanis a pályahálózat-működtető részéről felmerült költségek teljes ellentételezését eredményezheti, mivel a teljes költség elvét rögzíti. Következésképpen e rendelkezés lehetővé tette az infrastruktúra-hozzáférési díjaknak a felperes keresetében az irányelv 7. cikkének (3) bekezdése alapján megjelölnél magasabb szinten történő megállapítását. Még ha elméletileg el is fogadjuk, hogy az irányelv rendelkezéseit a hiányos átültetés miatt közvetlenül alkalmazni kell, a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése az irányelv 8. cikkének alkalmazása nélkül nem alkalmazható.
- 16 A Sąd Okręgowy (regionális bíróság) hangsúlyozta, hogy a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés modellezett díja nem számítható ki egyes költségkategóriáknak a teljes költségekből való egyszerű kivonásával, mivel sem az irányelv, sem a Bíróság ítélete nem határozza meg pontosan, hogy az alperes társaság infrastruktúrájához való hozzáférés díja esetében milyennek kell a helyes számítási modellnek lennie. Ezenkívül semmi nem enged arra következtetni, hogy kapcsolat áll fenn a 2009. évi rendelet elfogadása és a kár között, mivel ha a rendeletnek eltérő tartalma lett volna, a felperesre nem vonatkoztak volna túlzott mértékű alapidíjak.
- 17 2017. december 18-i ítéletével a Sąd Apelacyjny w Warszawie (varsói fellebbviteli bíróság, Lengyelország) elutasította a felperes fellebbezését. E bíróság egyetértett a Sąd Okręgowy (regionális bíróság) álláspontjával. Hozzátette, hogy a fellebbező tévesen vonja le azt a következtetést, hogy a 2001/14 irányelv rendelkezései biztosítják számára a vasúti infrastruktúra-használati díjaknak az e rendelkezések által meghatározott legmagasabb, a közvetlen költséghez viszonyított mértékben történő megfizetésére vonatkozó jogot. Az irányelv 8. cikkének figyelembe vétele nélkül – tekintettel a 7. cikk (3) bekezdésében foglalt hivatkozásra – nincs helye az irányelv 7. cikke (3) bekezdése alkalmazásának (értelmezésének).

- 18 A Sąd Apelacyjny (fellebbviteli bíróság) szerint semmi sem enged arra következtetni, hogy a 2009. évi rendelet 8. §-ának (1) bekezdése annak magasabb szintű nemzeti jogszabállyal – azaz a vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (2) bekezdésével – ellentétes értelmezését eredményezi. Ezzel szemben az utóbbi rendelkezés előírja, hogy a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő alapidíjat a pályahálózat-működtető azon költségeinek figyelembe vételével kell megállapítani, amelyek a vonatok vasúti fuvarozó általi közlekedetéséből erednek. Ebből nem következik, hogy kizárólag e költségek képezhetik az alapidíj kiszámításának egyetlen alapját. E költségeket figyelembe kell venni, tehát azokat bele kell foglalni az alapidíj kiszámításához használt költségalapba, ami nem zárja ki, hogy ebbe a költségalapba más költségek is beletartozzanak.
- 19 A felperes felülvizsgálati kérelmet terjesztett elő az ítélet egészével szemben a következő anyagi jogi szabályok – azok téves értelmezésén alapuló – megsértését róva fel: elsőként a polgári törvénykönyv 417¹. cikkének 1. §-a, másodsor a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése és a vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (2) bekezdése, harmadszor pedig a vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (2) bekezdése (az e rendelkezéseknek az alapügyben benyújtott kereset által érintett időszakban hatályos változatában), amellyel összefüggésben a Sąd Apelacyjny (fellebbviteli bíróság) helyesnek ítélte meg, hogy az alperesek a költségalapba belefoglaltak a közvetlenül viselt költségeken kívül többféle más költséget is (vagyis a közvetett költségeket, a teljes értékcsökkenést és a pénzügyi költségeket).

Az alapeljárás feleinek főbb érvei

- 20 A felperes azt állítja, hogy a 2001/14 irányelv lengyel jogrendbe való helytelen átültetése miatt kár érte, mivel a 2009 és 2013 közötti menetrendi időszak alatt a vasúti infrastruktúra használatáért túlzott mértékű díjakat kellett fizetnie. Álláspontja szerint e kárért a lengyel állam felel, amelytől ezért kártérítést követel.
- 21 Az alperesek azt állítják, hogy a 2001/14 irányelv helytelen átültetése ellenére az állam nem felelős a felperes által állítólagosan elszenvedett kárért. A vasúti infrastruktúra vitatott használati díjai ugyanis nem haladják meg az uniós szabályozás által megengedett összeget. Az alperesek szerint az uniós jog rendelkezéseire és a Bíróság ítélkezési gyakorlatára tekintettel a jelen ügyben az állam e kárért való felelősségének feltételei nem teljesültek.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések indokolása

Az első kérdés előzetes döntéshozatalra utalásának indokai

- 22 2001. március 15-én hatályba lépett a 2001/14 irányelv, amelynek az Unió tagállamai voltak a címzettjei (40. cikk), és amelyet a tagállamoknak 2003. március 15-ig kellett átültetniük (38. cikk).
- 23 Ezen irányelv 5. cikke (1) bekezdésének első mondata szerint a vasúttársaságok hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon jogosultak minimális szolgáltatások összességére és a II. mellékletben megjelölt szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésre. Az irányelv mindenekelőtt a pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatások két kategóriáját különbözteti meg: az úgynevezett minimális szolgáltatások összességének (az irányelv II. mellékletének 1. pontja) és a szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférésnek (az irányelv II. mellékletének 2. pontja) a szolgáltatásai. A 2001/14 irányelv 4. cikkének (5) bekezdése szerint a pályahálózat-működtetők biztosítják, hogy a díjszabási rendszer alkalmazása egyenértékű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes díjakat eredményezzen a piac hasonló részén azonos jellegű szolgáltatásokat nyújtó különböző vasúttársaságok számára, és a ténylegesen alkalmazott díjak megfeleljenek a vasúthálózat használati feltételeiben rögzített szabályoknak. Emellett a tagállamok kötelesek a vasúti pályahálózat-működtető tevékenységének finanszírozására vonatkozóan olyan szabályokat meghatározni, hogy a költségei legalább egyensúlyban legyenek egyrészt az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétellel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredménnyel és az állami támogatással (közfinanszírozás), másrészt az infrastruktúra költségeivel (az irányelv 6. cikkének (1) bekezdése).
- 24 A 2001/14 irányelv 7. cikke rögzíti a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó díjszabási elveket, így a (3) bekezdés rögzíti, hogy a (4) vagy (5) bekezdés vagy a 8. cikk sérelme nélkül a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel. Ezzel szemben az irányelv 8. cikke kivételeket állapít meg a 7. cikkben foglalt díjszabási elvek alól.
- 25 A 2001/14 irányelv 30. cikke olyan szabályozó szervezet létrehozására vonatkozó kötelezettséget ír elő a tagállamok számára, amelynek feladata többek között annak biztosítása, hogy a pályahálózat-működtető által megállapított infrastruktúra-használati díjak megfeleljenek a II. fejezet rendelkezéseinek, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek.
- 26 Lengyelország Unióhoz való csatlakozásakor (2004. május 1.) a lengyel jogrendben az ustawa o transporcie kolejowym z 2003-t (a vasúti közlekedésről szóló 2003. évi törvény) kellett alkalmazni. E törvény 33. cikkének (1) bekezdése rendelkezett a pályahálózat-működtető által rendelkezésre bocsátott vasúti infrastruktúra díjáról. Ezen üzemeltető a PKP PLK társaság, amelynek (gazdasági

és – közvetve – jogi értelemben vett) tulajdonosa a Skarb Państwa (államkincstár). Az alapidj és a kiegészítő díjak egységes rátáit az összegükre vonatkozó számításokkal együtt meg kell küldeni az UTK elnökének (a vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (7) bekezdése), aki a hozzá való megérkezésétől számított harminc napon belül jóváhagyja e rátákat, vagy elutasítja azokat, ha megállapítja, hogy megsértették a 34. cikk (2)–(6) bekezdésében, vagy a 35. cikk alapján elfogadott átültető rendelkezésekben foglalt szabályokat (a vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (8) bekezdése).

- 27 2008. december 6-tól a vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő alapidjat a pályahálózat-működtető azon költségeinek figyelembevételével kell megállapítani, amelyek a vonatok vasúti fuvarozó általi közlekedtetéséből erednek. A vasúti infrastruktúra használatának díja az alapidjból és a kiegészítő díjából áll (a vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (3) bekezdése). Az alapidj a vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférés alapidjából, amely hozzáférés magában foglalja a törvény melléklete I. részének (1) bekezdésében felsorolt (többek között vonatoknak az adott vasúti pályahálózat-működtető által működtetett vasútvonalon való áthaladásának lehetővé tételére vonatkozó) szolgáltatásokat, és a vonatok karbantartásához szükséges berendezésekhez való hozzáférés alapidjából áll, amely hozzáférés magában foglalja a törvény melléklete I. részének (2) bekezdésében felsorolt (többek között az adott vasúti pályahálózat-működtető által működtetett vasútállomásokon a peronok használatának lehetővé tételére vonatkozó) szolgáltatásokat. A kiegészítő díjat többek között a vontatóáram használatáért is beszédték (a vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (3a) bekezdése). A vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (4) bekezdése szerint a vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférés alapidját a vonatforgalom, valamint a vasútvonal-kategóriánként és vonattípusonként meghatározott egységes ráta szorzataként kellett kiszámítani, elkülönülten a személy- és az áruszállítás esetén. A vasúti közlekedésről szóló törvény 33. cikkének (4a) bekezdése értelmében az üzemeltető legkisebb egységes alapidjráját is alkalmazhat a vasúti infrastruktúrához való minimális hozzáférés esetében. A közszolgáltatási szerződésnek megfelelően végrehajtott tevékenységekhez kapcsolódóan a vasúti infrastruktúra használatáért megállapított minimális rátát minden vasúti személyfuvarozó tekintetében egységes elvek mentén kell alkalmazni.
- 28 A vasúti közlekedésről szóló törvény 35. cikke alapján fogadták el a 2009. évi rendeletet, amely 2009. március 13-tól 2014. június 23-ig volt hatályban. E rendelet 8. §-ának (1) bekezdése szerint a pályahálózat-működtető a vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátása rátájának kiszámításához figyelembe veszi 1. a közvetlen költségeket, amelyek magukban foglalják: a) a karbantartási költségeket, b) a forgalomirányítási költségeket, c) az értékcsökkenést; 2. a tevékenység közvetett költségeit, amelyek magukban foglalják a pályahálózat-működtető 1. és 3. pontban hivatkozott költségektől eltérő észszerű költségeit; 3. a rendelkezésre bocsátott infrastruktúra fejlesztése és modernizálása érdekében a pályahálózat-működtető által szerződés alapján kapott kölcsön visszafizetésével

kapcsolatos pénzügyi kiadásokat; 4. a 7. §-ban szereplő vonalak és vonatok különböző kategóriái tekintetében meghatározott üzemeltetési munkákat. A 2009. évi rendeletet a rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (az infrastruktúráért és a fejlesztésért felelős miniszternek a pályahasználat feltételeiről és a vasúti infrastruktúra használatáról szóló, 2014. június 5-i rendelete) (Dz. U. 2014., 788. alszám) hatályon kívül helyezte, amely rendelet 2014. június 24-én lépett hatályba.

- 29 A vasúti közlekedésről szóló törvény e rendelkezései, és az azok alapján elfogadott 2004., 2006., 2009. és 2014. évi rendelet ültették át a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdését.
- 30 A jelen ügyet és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdést illetően meg kell állapítani, hogy a tagállam felelőssége a 2001/14 irányelv rendelkezéseinek a lengyel jogrendbe való helytelen átültetéséből ered.
- 31 A Bizottság kontra Lengyelország ítélet 79–82. pontjából levezethető, hogy a 2001/14 irányelv nemzeti jogrendbe való helytelen átültetéséből eredő kárnak minősülhet a vasúti infrastruktúra-használati díj túlfizetés körébe eső része, a 2001/14 irányelv helytelen átültetésével kapcsolatos károk összegét befolyásoló elemek pedig különösen a következők: a 2009. évi rendelet 8. §-ának (1) bekezdésében említett, karbantartási és irányítási költségek egy része, mivel a vasúti hálózat egy szakaszának a rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos, állandó jellegű költségeket is magukban foglalnak, amelyeket a pályahálózat-működtetőnek még a vonatok mozgásának hiányában is viselnie kell, és az e rendelkezésben említett teljes közvetett és a pénzügyi költségek, valamint az értékcsökkenés, mivel azt nem a közlekedtetésből eredő tényleges infrastruktúra-használat alapján határozták meg, hanem számviteli szabályok alapján. Az a következtetés vonható le, hogy ugyan ezen elemek közül az elsőt illetően a tagállam bizonyos mozgástérrel rendelkezett, ami a „legalább részben” pontatlan kifejezésből következhet, a másik két szempontot illetően azonban a tagállam számára nem biztosítottak ilyen mozgástérrel, ami azt jelenti, hogy azok nem képezhetik a 2009. évi rendelet szabályainak részét.
- 32 A 2001/14 irányelv 7. cikke (3) bekezdése megfelelő átültetésének hiánya miatti kártérítésre vonatkozó üggyel összefüggésben releváns a Bíróság CTL Logistics GmbH kontra DB Netz AG ügyben hozott ítélete (lásd különösen a 77., 78., 86–92., 97–99. pontot). Ezen ítélet a polgári bíróságok azon lehetőségére vonatkozott, hogy az infrastruktúra rendelkezésre bocsátási díjának összegét ellenőrizzék ahelyett, hogy a felügyelő hatóság határozatát a megfelelő eljárásban vizsgálják. Ezen ítéletben a Bíróság meg nem engedhetőnek minősítette a vasúti infrastruktúra-használati díjak rendes bíróságok általi, esetről esetre történő felülvizsgálatát, és annak lehetőségét, hogy módosítsák e díjak összegét, függetlenül a 2001/14 irányelv 30. cikkében szereplő szabályozószervezet általi ellenőrzéstől. A Sąd Najwyższy (legfelsőbb bíróság, Lengyelország) előtti ügyben folyó eljárás tárgya ugyan nem e díjak összegének közvetlen megállapítása,

azonban a Skarb Państwa (államkincstár) vagy más szerv által fizetendő kártérítés esetleges megítélése, amelynek egy elemét a túlfizetett díj képezné, gazdasági szempontból a díj összegének bírósági eljárásban történő megállapításával azonos helyzethez vezethet. Ez a Bíróság CTL Logistics GmbH kontra DB Netz AG ítéletének 87–89. és 97–99. pontjában említettekhez hasonló veszélyeket eredményez.

- 33 A fentiekre tekintettel a Sąd Najwyższy (legfelsőbb bíróság) mint olyan bíróság, amelynek határozatai ellen nincs jogorvoslati lehetőség, úgy véli, hogy meg kell határozni, hogy úgy kell-e értelmezni a 2001/14 irányelv rendelkezéseit, és különösen ezen irányelv 4. cikkének (5) bekezdését, valamint 30. cikkének (1), (3), (5) és (6) bekezdését, hogy azokkal ellentétes, ha valamely vasúttársaság a felügyelő hatóság határozatainak bírósági felülvizsgálata nélkül érvényesíthet kártérítési követeléseket valamely tagállammal szemben az irányelv helytelen átültetése miatt abban az esetben, ha a vasúti infrastruktúra túlfizetett használati díja a kártérítés részét képezi (**előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés**). Másként fogalmazva, helytálló-e az az álláspont, hogy valamely irányelvnek a Bizottság kontra Lengyelország ítélet által megerősített, nemzeti jogba történő helytelen átültetése a piaci szereplők egyikével (vasút fuvarozóval) szembeni tagállami felelősséget vonhatja maga után, azon felügyelő hatóság határozatának (a 2001/14 irányelv 30. cikkében, és annak (6) bekezdésében előírt) bírósági felülvizsgálata helyett, amelynek a 2009. évi rendelet 8. §-ának (1) bekezdését a 2001/14 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése fényében kellett volna értelmeznie.

A második kérdés előzetes döntéshozatalra utalásának indokai

- 34 A Brasserie du Pêcheur ítéletben a Bíróság az uniós irányelv átültetésének elmaradásával kapcsolatban megállapította, hogy amennyiben a nemzeti jogalkotó „bizonyos mérlegelési mozgástérrel” rendelkezik, a tagállam felelőssége három feltételtől függ: 1) a megsértett jogi szabály célja, hogy a magánszemélyeket jogokkal ruházza fel, 2) az állam eljárása kellően súlyos jogsértést valósít meg, 3) és fennáll a közvetlen okozati összefüggés az államra háruló kötelezettség megsértése és az elszenvedett kár között (51. pont). A Bíróság ítélkezési gyakorlata (többek között ebben az ítéletben) azt is hangsúlyozza, hogy a tagállamoknak a közösségi jog megsértése miatti felelőssége tekintetében döntő tényező annak megállapításához, hogy a jogsértés kellően súlyos-e, az, hogy az érintett tagállam a mérlegelési jogkörének korlátait nyilvánvalóan és súlyosan túllépte-e. Megállapítja, hogy azon szempontok között, melyeket a hatáskörrel rendelkező bíróság figyelembe vehet, meg kell említeni a megsértett szabály egyértelműségének és pontosságának fokát, a megsértett szabály által a nemzeti vagy közösségi hatóságok részére biztosított mérlegelési jogkör terjedelmét, a kötelezettségszegés vagy a károkozás szándékos vagy gondatlan jellegét, az esetleges jogi tévedés menthetőségét vagy ennek hiányát, valamint azt a körülményt, hogy egy közösségi intézmény magatartása hozzájárulhatott-e a

mulasztáshoz vagy a közösségi joggal ellentétes nemzeti intézkedések vagy gyakorlat fenntartásához vagy elfogadásához.

- 35 A fent megállapított felelősségi feltételeket a Bíróság a Maastrichti Szerződéssel módosított, az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 215. cikkének második bekezdéséből vezette le. E cikk jelenlegi megfelelője az EUMSZ 340. cikk második bekezdése.
- 36 A tagállam kártérítési felelőssége nemcsak egy magánszemély védelmét, hanem az uniós jog alkalmazásának biztosítását is szolgálja. A tagállam kártérítési felelősségének korábban megjelölt, az uniós jogból eredő, azonban a nemzeti jogszabályok figyelembe vétele mellett megvalósuló, és bizonyos mértékben meghatározott feltételeit a Bíróság a magánszemélyekkel szemben az uniós jog megsértése miatt fennálló e felelősség szükséges és egyben elégséges feltételének tekinti. Úgy tűnik, hogy e feltételek e jellegéből a Bíróság egyrészt azt a következtetést vonja le, hogy a nemzeti jogban nem megengedett az uniós jog megsértésével okozott károk állam általi megtérítésének kedvezőtlenebb anyagi jogi és alaki követelményekhez kötése, mint a hasonló jellegű, belső jellegű igények esetében, valamint olyan követelményekhez kötése, amelyek gyakorlatilag lehetetlenné vagy rendkívül nehézé teszik a kártérítés elérését, másrészt pedig nem megengedett az állam említett károkért való felelőssége megállapításának lehetősége a nemzeti jog alapján, ha a nemzeti jogban előírt feltételek nem mutatnak túl az uniós jog követelményein.
- 37 A polgári törvénykönyv 417¹. cikkének 1. §-ából az következik, hogy amennyiben a kárt normatív aktus okozta, annak megtérítése csak azt követően kérhető, hogy a vonatkozó eljárásban megállapítást nyert, hogy ez az aktus ellentétes az Lengyel Köztársaság alkotmányával, ratifikált nemzetközi megállapodással vagy törvénnyel. Ugyanakkor e cikk (4) bekezdése értelmében amennyiben a kár olyan normatív aktus elfogadásának elmulasztásából ered, amely normatív aktus elfogadásának kötelezettségét jogszabály írta elő, ezen aktus elfogadásának jogellenes elmulasztását a kártérítés ügyében eljáró bíróság állapítja meg. E második helyzetet illetően a jogalkotás mellőzésének két formáját megkülönböztető álláspont kerül túlsúlyba: 1) azok a helyzetek, amelyekben adott jogi aktus meghozatalára egyáltalán nem került sor (ügynevezett tulajdonképpeni mulasztás); 2) azok a helyzetek, amelyekben hoztak ugyan ilyen jogi aktust, azonban az csak hiányos, töredékes szabályozást tartalmaz, ami azzal a következménnyel jár, hogy korlátozza vagy teljesen kizárja bizonyos, például valamely más jogi aktusból eredő jogok gyakorlásának lehetőségét (ügynevezett relatív mulasztás).
- 38 Az állam felelősségének alapjától függetlenül azonban ahhoz, hogy ilyen, az impérium körébe tartozó felelősségről lehessen beszélni, a nemzeti jog alapján minden egyes esetben többek között a következő feltételeknek kell teljesülniük: 1) jogellenes cselekmény vagy mulasztás; 2) kár; 3) a cselekmény vagy mulasztás és a kár közötti okozati összefüggés. Ehhez hozzáadódnak az adott helyzetet szabályozó jogszabályi rendelkezések által előírt különös feltételek.

- 39 Ami az állam felelőssége tekintetében lényeges, hogy a jogellenes cselekménynek vagy mulasztásnak, vagyis az úgynevezett jogellenességnek nem kell súlyosnak lennie, illetve nem kell a súlyos jogsértés eseteire korlátozódnia. Egyedül a polgári törvénykönyv 417¹. cikkének 2. §-án alapuló felelősség tekintetében hivatkoznak a jogellenesség súlyosságára, ami azonban nem vonatkozik az értékelés tárgyát képező ügyre.
- 40 Márpedig, amint az korábban megállapításra került, a Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint a tagállam felelőssége úgynevezett „súlyos jogsértés” fennállásától függ, vagyis attól, hogy az uniós jog megsértése „kellően súlyos” legyen. A mérlegelési jogkör túllépéséhez kapcsolódó ilyen jogsértésnek nyilvánvalónak (kirívónak) és súlyosnak (komolynak) kell lennie. Következésképpen olyan helyzetről van szó, amelyben a közhatalom cselekménye vagy mulasztása (például valamely uniós irányelv nem megfelelő átültetése esetén) a nemzeti jog alapján vitatható, azonban a Bíróság álláspontját figyelembe véve a tagállam az uniós jog alapján mentesülhet a kártérítési felelőssége alól.
- 41 Következő kérdés az okozati összefüggés szükségességének kérdése. A károsultnak a közhatalmat felelősségre vonva ugyanis a nemzeti bíróság bizonyítania kell többek között azt, hogy a közhatalom gyakorlása során elkövetett jogellenes cselekmények és mulasztások kár okoztak, így e feltételek közé kell kerülnie a polgári törvénykönyv 361. cikke értelmében vett összefüggésnek, amely szerint a kártérítésre kötelezett csak a kárt okozó cselekmény vagy mulasztás szokásos következményeiért felel. E korlátok között a polgári törvénykönyv 361. cikkének 2. §-a alapján a kártérítési kötelezettségnek magában kell foglalnia a ténylegesen bekövetkezett vagyoni veszteségért (*damnum emergens*), valamint az elmaradt haszonért (*lucrum cessans*) járó kártérítést.
- 42 A polgári törvénykönyv 361. cikkének 1. §-a értelmében még a kötelezettségzegés vagy mulasztás és a kár közötti közvetett okozati összefüggés is megalapozhatja a kártérítési felelősséget.
- 43 A Bíróság ítélkezési gyakorlatában a tagállam jogalkotási mulasztás miatti (például valamely uniós irányelv átültetéséhez kapcsolódó) felelősségének kérdésével kapcsolatban hivatkozik a közvetlen okozati összefüggés elméletére. Így a nemzeti szabályozással ellentétben kizárt minden olyan kár, amely csak közvetett összefüggésben áll a közhatalom valamely cselekményével vagy mulasztásával.
- 44 A fenti megfontolásokra tekintettel felmerül a kérdés, hogy ellentétes-e azzal az alapfeltevéssel, hogy az uniós jog téves alkalmazása, különösen valamely irányelv helytelen átültetése vagy átültetésének elmaradása miatti, uniós jogon alapuló kártérítési jog csak akkor áll fenn, ha a magánszemélyek számára a megsértett jogszabály jogosultságot keletkeztet, a jogsértés súlyos, a jogsértés és a kár közötti okozati összefüggés pedig közvetlen, az a tagállami szabályozás, amely ilyen esetekben a kártérítéshez való jogot kevésbé szigorú feltételekhez köti (előzetes

döntéshozatalra előterjesztett második kérdés). Ha ugyanis a nemzeti jog az uniós jognál kevésbé szigorú feltételeket írna elő a tagállamnak valamely irányelv nem megfelelő átültetése vagy az irányelv átültetésének elmulasztása miatti felelőssége tekintetében, az uniós jog nemzeti törvényekkel szembeni elsőbbségének elismerése mentesítené ezen államot az e címen fennálló kártérítési felelőssége alól, ami nem tűnik méltányosnak.

- 45 A második kérdésre adott válasz szükségessége ezenkívül a Bíróság Brasserie du Pêcheur ítéletének tartalmával kapcsolatos kétségekből is következik, amely ítélet döntő jelentőséggel bír a tagállamok uniós jog megsértése miatti felelősségét illetően. Ezen ítélet 42. pontjában a Bíróság megállapította, hogy: „[...] a közösségi jog megsértésével a magánszemélyeknek okozott károkért fennálló állami felelősség megállapításának feltételei – különleges indokok hiányában – nem térhetnek el a hasonló körülmények között a Közösség felelősségére vonatkozó szabályoktól. Ugyanis a magánszemélyek közösségi jogból származó jogának védelme nem változhat aszerint, hogy a károkozásért közösségi vagy nemzeti hatóság a felelős”.
- 46 Amennyiben a Bíróság ítélete indokolásának e részlete a kártérítési felelősség jelenleg az EUMSZ 340. cikk második bekezdésében meghatározott egységes követelményére hivatkozik, ez egyértelműen az előterjesztett második kérdésre adandó igenlő válasz mellett szólna, nevezetesen, hogy az uniós szabályozással ellentétes a károsultak tekintetében kevésbé szigorú nemzeti szabályozás. A Sąd Okręgowy (regionális bíróság) és a Sąd Apelacyjny (fellebbviteli bíróság) nyilván szintén ezen előfeltevésből kiindulva határozott a jelen ügyben. Másrészt azonban a Bíróság ugyanezen ítéletének 66. pontjában a következőket állapította meg: „[a] fenti három feltétel szükséges és elégséges ahhoz, hogy a magánszemélyek számára kártérítéshez való jogot keletkeztessen, ugyanakkor nem lehet kizárni, hogy az állami felelősség kevésbé szigorú feltételek mellett is megállapítható legyen a nemzeti jog alapján”. A Sąd Najwyższy (legfelsőbb bíróság) hajlik arra, hogy e második álláspontot támogassa.