

**Az alapvető jogok biztosának
Jelentése
az AJB-7503/2013. számú ügyben**

Előadó: dr. Dezső Adrienn
dr. Csink Lóránt

Az eljárás megindítása

A 2013. november 03. napján Budapest-Hatvan-Miskolc vonalon történt jelentős járatkésések és az ezzel kapcsolatos kártérítések miatt hivatalból vizsgálatot indítottam. A vizsgálat eredményessége érdekében az Ajbt. 21. § (1) bekezdés a) pontja alapján megkerestem a MÁV-Start Zrt. elnökét.

Az érintett alapvető jogok

- *A jogállamiság elvéből következő jogbiztonság követelménye* (Alaptörvény B) cikk: „Magyarország független, demokratikus jogállam.”)

Az alkalmazott jogszabályok

- Az Európai Parlament és a Tanács vasúti személyszállítást igénybe vevő személyek jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007 EK rendelet (továbbiakban: Utasjogi rendelet)
- A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (továbbiakban: Vtv.)
- Az országos működési engedély alapján végzett vasúti személyszállítás részletes feltételeiről szóló 271/2009. (XII. 1.) Korm. rendelet
- az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (továbbiakban: Ajbt.)

A megállapított tényállás

2013. november 3. napján az erős széllekedések miatt kidőlt fa felsővezeték szakadást okozott, ezért a Budapest-Hatvan-Miskolc vonalon jelentős, 30-300 perces késések alakultak ki. Az esettel kapcsolatosan megkerestem a vasúttársaság elnökét, melyben tájékoztatást kértem arról, hogy milyen kártérítésre jogosultak az utasok ilyen esetben.

Az elnök válaszlevelében jelezte, hogy vonat késése, kimaradása esetén egyes jogosultságok minden utast, mások csak a feláras vonattal utazókat illetnek meg. A feláras vonatok késése esetén az utas az alábbi mértékű átalány-visszatérítésre jogosult: 30-119 perc késés esetén a menetjegy árának 25%-a; 120 perc vagy annál nagyobb késés esetén a menetjegy árának 50%-a. A személyszállítási üzletszabályzat alapján (mely összhangban van az Utasjogi Rendelettel) vis maior esetén az utast nem illeti meg az átalány kártérítés.

A vizsgálat megállapításai

I. A hatáskör tekintetében

A feladat- és hatáskörömet, valamint ennek ellátásához szükséges vizsgálati jogosultságaimat az Ajbt. határozza meg. A törvény 18. § (1) bekezdése szerint az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint hatóság ideértve a közszolgáltatást végző szervet is tevékenysége vagy mulasztása a beadványt tevő személy alapvető jogát sérti vagy annak közvetlen veszélyével jár (a továbbiakban együtt: visszásság), feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási határozat bírósági felülvizsgálatát – már kimerítette, vagy jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva. Az Ajbt. 18. § (2) bekezdés alapján közszolgáltatást végző szerv – függetlenül attól, hogy milyen szervezeti formában működik – az állami vagy önkormányzati feladatot ellátó, illetve e feladat ellátásában közreműködő szerv, a közüzemi szolgáltató, az egyetemes szolgáltató, az állami vagy európai uniós támogatás nyújtásában vagy

közvetítésében közreműködő szervezet, a jogszabályban közszolgáltatásként megjelölt tevékenységet végző szervezet, valamint a jogszabályban előírt, kötelezően igénybeveendő szolgáltatást nyújtó szervezet. A 18. § (4) bekezdése szerint az alapvető jogok biztosa a hatóságok (e körben a közszolgáltatást végző szervek) tevékenysége során felmerült, az alapvető jogokkal kapcsolatos visszásság megszüntetése érdekében hivatalból eljárást folytathat. A hivatalból indított eljárás természetes személyek pontosan meg nem határozható, nagyobb csoportját érintő visszásság kivizsgálására vagy egy alapvető jog érvényesülésének átfogó vizsgálatára irányulhat. A vasúti szolgáltató, mint közszolgáltató eljárásának vizsgálatára a hatásköröm kiterjed. A Vtv. 73. § (1) bekezdése alapján a MÁV Zrt. felügyeleti szerve a Nemzeti Közlekedési Hatóság, mely jogosult az Üzletszabályzat jóváhagyására.

II. Az érintett alapvető jogok tekintetében

Az Alaptörvény B) cikk (1) bekezdése szerint *Magyarország független, demokratikus jogállam*. Az Alkotmánybíróság több határozatában rámutatott, hogy a jogállam nélkülözhetetlen eleme a jogbiztonság. A jogbiztonság az állam köteletségévé teszi annak biztosítását, hogy a jog egésze, egyes részterületei és az egyes jogszabályok is *világosak, egyértelműek*, működésüket tekintve *kiszámíthatóak* és *előreláthatóak* legyenek a norma címzettjei számára. A jogbiztonság nem csupán az egyes normák egyértelműségét követeli meg, de az egyes jogintézmények működésének kiszámíthatóságát is. Csakis formalizált eljárási szabályok megkövetelésével és betartásával működhetnek alkotmányosan a jogintézmények. Az alanyi jogok és kötelezettségek érvényesítésére szolgáló eljárási garanciák tehát a jogbiztonság alkotmányos elvéből következnek. Megfelelő eljárási garanciák nélkül működő eljárásban a jogbiztonság szenved sérelmet.¹ Nem hagyható figyelmen kívül, hogy *a kiszámíthatóság – beleértve az egységes jogalkalmazást – és az eljárási garanciák biztosítása szorosan összekapcsolódik az egyes alanyi alapjogok, szabadságjogok védelmével*, mintegy kölcsönösen feltételezik egymást. Érdeemes utalni ezzel kapcsolatosan arra az alkotmánybírósági tézisre, amely szerint közvetlen alkotmányi garanciák *gazdaságossági és célszerűségi okokból*, az eljárás egyszerűsítése vagy az időszerűség követelményének érvényesülése címén *sem mellőzhetőek*.² Az ombudsmani gyakorlat kiemeli, hogy jogállamot csak jogállami eszközökkel lehet szolgálni, így az egyes jogsértésekre csak jogállami módon, a jogszabályi rendelkezések, az eljárási garanciák maradéktalan betartása mellett, az arra feljogosított szervezeteknek kell választ adnia.

A jogállamiság elve magába foglalja azt is, hogy a jogalanyok szerződéses viszonyainak kereteit a jog határozza meg. Ez következik az Alaptörvény R) cikk (2) bekezdéséből is, amely szerint az Alaptörvény és a jogszabályok mindenkire kötelezőek. A jogbiztonságot sértő alkotmányos visszásságot eredményezhet, ha a magánjogi jogviszonyra is kiható egyoldalú rendelkezés (mint az üzletszabályzat) nincs összhangban a jogi normákkal.

III. Az ügy tekintetében

3.1. Az érintett jogszabályok

1. Az Alaptörvény E) cikk (2) bekezdése alapján Magyarország az Európai Unióban tagállamként való részvétele érdekében nemzetközi szerződés alapján – az alapító szerződésekből fakadó jogok gyakorlásához és kötelezettségek teljesítéséhez szükséges mértékig – az Alaptörvényből eredő egyes hatásköreit a többi tagállammal közösen, az Európai Unió intézményei útján gyakorolhatja. Az Európai Unió joga – a (2) bekezdés keretei között – megállapíthat általánosan kötelező magatartási szabályt.

¹ 9/1992. (I. 30.) AB. határozat

² Vö. 11/1992. (III. 5.) AB határozat, 49/1998. (XI. 27.) AB határozat, 5/1999. (III. 31.) AB határozat.

Az Európai Unió joga ugyanis uniós jogként a belső jog része, amely Magyarországon is közvetlenül hatályos és alkalmazható.³ Az Európai Unió Működéséről szóló szerződés 288. cikke alapján az Unió hatásköreinek gyakorlása érdekében az intézmények rendeleteket, irányelveket, határozatokat, ajánlásokat és véleményeket fogadnak el. A rendelet általános hatállyal bír. Teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban. A közvetlen alkalmazhatóság azt jelenti, hogy a rendelet minden közvetítés nélkül a tagállamok jogának részévé válik. A kötelező jelleg vonatkozik a tagállamokra, az állam szerveire, valamint a természetes és jogi személyeire.

2. Az Utasjogi rendelet két helyen szabályozza a késések, járatkimaradások miatti kártérítés kérdéskörét. Az általános kártérítéssel és annak részletes szabályaival a rendelet 17. cikke foglalkozik, míg a ténylegesen felmerült kár megtérítésre vonatkozó szabályozást a rendelet I. melléklet IV. címe II. fejezetének rendelkezései tartalmazzák. Ez a fejezet tartalmazza a fuvarozó kártérítés alóli mentesülési eseteit is.

2.1. Az Utasjogi rendelet 6. cikke értelmében az utasokkal szemben a rendelet alapján teljesítendő kötelezettséget nem lehet korlátozni vagy azok alól mentesülni, különösen a szállítási szerződésben meghatározott eltérés vagy korlátozó záradék révén. Az Utasjogi rendelet 15. cikke kimondja, hogy a késéssel, csatlakozás mulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségre a rendelet I. melléklet IV. címe II. fejezetének rendelkezései az irányadók figyelembe véve a rendelet IV. fejezetét. E fejezet részét képezi a 16. cikk, mely értelmében, ha a személyszállítási szerződés szerinti végleges célállomásra való megérkezéskor az ésszerű megfontolások alapján több mint 60 perces késés várható, az utas azonnal jogosult az alábbiak közötti választásra:

1. menetjegy teljes árának visszatérítése ugyanazon feltételek szerint, mint amelyek szerint a fizetés történt, az utazás meg nem tett részére vagy részeire, illetve, ha az utazás az utas eredeti útiterve szempontjából már érdektelenné vált, a már megtett részére vagy részeire, adott esetben a kiindulási helyre történő lehető legkorábbi visszajuttatás biztosításával együtt, vagy
2. az utazás folytatása vagy elterelése a végleges célállomási hasonló szállítás feltételek mellett lehető legkorábban; vagy
3. az utazás folytatása vagy elterelése a végleges célállomásig hasonló szállítási feltételek mellett az utas által választott, későbbi időpontban.

A 17. cikk értelmében 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. cikkel összhangban nem térítették vissza. A késések esetén fizetendő legalacsonyabb kártérítések a következők: a menetjegy árának 25%-os visszafizetése 60-119 perces késés esetén; 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 szabályzatai 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 menettérti útra szól, az oda- vagy a visszaúton elszenvedett késésekért fizetendő kártérítést a menetjegy árának feléhez viszonyítva kell kiszámítani. A menetjegy árára vonatkozó kártérítést a kártérítési igény benyújtását követő egy hónapon belül kell kifizetni. A kártérítés kifizetése történhet utalvány és/vagy egyéb szolgáltatások formájában, amennyiben a feltételek rugalmasak (különösen az érvényességi idő és a célállomás tekintetében).

³ Vö. 1053/E/2005. AB határozat

Az utas kérésére a kártérítést pénz formájában kell kifizetni. A menetjegy árára vonatkozó kártérítést nem csökkenthetik pénzügyi tranzakciós költségek, például díjak, telefonköltség vagy postaköltség. A vasúttársaságok megállapíthatnak minimális összeghatárt, amely alatt nem fizetnek kártérítést. 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 perct nem haladja meg.

2.2. A fenti rendelkezésektől rendszertanilag is elkülönül az Utasjogi rendelet fent említett I. melléklet IV. címe II. fejezetének rendelkezései. Ezek értelmében 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. A fuvarozó mentesül fenti kötelezettsége alól, ha a vonatkimaradás, a késés vagy a csatlakozás mulasztás az alábbi okok valamelyike miatt következett be:

- a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények, amelyeket a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amely következményeit nem háríthatta el (vis maior esete);
- az utas hibája;
- egy harmadik személy magatartása, amelyet a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el.

Megállapítható tehát, hogy az Utasjogi rendelet két különböző helyen, különböző típusú kártérítési szabályokat állapít meg, amelyekre vonatkozóan a kimentési szabályok is különbözőek.

3. Az Európai Unió Bírósága előzetes döntéshozatali eljárás keretében 2013. szeptember 26. napján kelt C-509/11. számú ítéletében értelmezte az Utasjogi rendelet a vasúttársaságok az utasok részére fizetendő kártérítésre vonatkozó rendelkezéseit.

Az Európai Unió Bíróságához az osztrák közigazgatási bíróság (Verwaltungsgerichtshof) fordult azzal a kérdéssel, hogy mentesülhetnek-e a vasúttársaságok a menetjegyár visszatérítésére vonatkozó általános kártérítési kötelezettségük alól olyan esetben, amikor a késés vis maior miatt következik be. A közigazgatási bíróságnak az osztrák vasúttársaság – az ÖBB-Personenverkehr AG – azon keresetét kell elbírálnia, amelyet az osztrák vasúttársaságok felügyeleti szerve által hozott azon határozattal szemben nyújtott be, amely őt arra kötelezte, hogy törölje általános szerződési feltételei közül azt a rendelkezést, amely vis maior esetén kizárja a kártérítés lehetőségét.

Az Európai Unió Bírósága ítéletében az Utasjogi rendeletet értelmezve hangsúlyozta, hogy *„a közös közlekedéspolitikai keretében fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogait, valamint javítani a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségét és eredményességét annak érdekében, hogy a vasúti szállítás aránya az egyéb szállítási módokhoz képest növekedjen. A Bizottság Fogyasztóvédelmi politikai stratégia: 2002–2006 című közleményének [...] célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése a közlekedés területén, az EK Szerződés 153. cikkének (2) bekezdésével összhangban. Mivel a szállítási szerződés vonatkozásában az utas a gyengébbik fél, ezért az utasok jogait biztosítani kell e tekintetben.”*⁴ A Bírósági ítéletében kimondta, hogy az egységes szabályok, amelyek a vis maior esetén mentesítik a fuvarozót kártalanítási kötelezettsége alól, kizárólag az utasok a vonat késéséből vagy a járat törléséből eredően keletkezett kárai megtérítéséhez való jogára vonatkoznak.

⁴Az Európai Unió Bírósága C-509/11. számú ítélete. Elérhető: <http://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-509/11>

A rendelet által előírt azon kártérítés viszont, amelyet a menetjegy ára alapján számítanak ki, teljesen más célt szolgál, kompenzálni az utas által egy olyan szolgáltatás ellentételezéseként kifizetett árat, amelyet végül nem a szállítási szerződésnek megfelelően teljesítettek. E körülmények alapján a Bíróság megállapítja, hogy a fuvarozó felelősség alóli mentesülésének az egységes szabályok által meghatározott esetei nem alkalmazhatók a rendelet által kialakított kártérítési rendszer keretén belül.

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

Az Európai Unió Bíróságának döntése nem csupán a fent elbírált esetre vonatkozik, hanem az uniós jog autentikus értelmezését határozza meg a vizsgált jogszabály vonatkozásában, így azt a nemzeti bíróságoknak is figyelembe kell venniük eljárásaik során.

4. A Kormányrendelet 1. § (1) bekezdése szerint az országos működési engedély alapján végzett vasúti személyszállításra az Utasjogi rendelet és a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvénnyel együttesen alkalmazandó. A Kormányrendelet 3. §-a sorolja fel az EK rendelet azok szakaszait, amelyeket a belföldi és a jelentős részben az EGT-államok területén kívül megvalósuló vasúti személyszállításra nem kell alkalmazni. Ezek a következők: az Utasjogi rendelet 10. cikk (1), (2) és (4) bekezdése, 18. cikk (2) bekezdés *a)* és *b)* pontja, (5) bekezdése, a 21. cikk (1) bekezdése és a 23. cikk.

Ezen túlmenően a felár nélkül igénybe vehető belföldi személyszállítási szolgáltatásra az EK rendelet *a)* 8. cikk (2) bekezdését és *b)* 17. cikkét nem kell alkalmazni. A jogszabály alapján a rendelet nem állapít meg deregulációt a 16. cikk illetve a feláras vonatok estén a 17. cikk vonatkozásában.

Az 5. § (1) bekezdése alapján a vasúti társaság az üzletszabályzatban a Kormányrendelet rendelkezéseitől az utasok hátrányára akkor térhet el, ha arra maga a rendelet lehetőséget ad. A Kormányrendelet 16. § (1) bekezdése tartalmazza a részletszabályokat a kártérítés érvényesítésével kapcsolatosan. Eszerint amennyiben az utas felárral igénybe vehető közforgalmú személyszállító vonattal utazott, a vonat kimaradása, illetve az utas célállomására 5 percet meghaladó késéssel történő érkezése esetén a vasúti társaság a rendeletben foglaltak kivételével köteles az utas bizonyított kára esetén kártérítést fizetni. Egyéb esetekben a vasúti társaság kártérítés fizetésére nem kötelezett. Nem minősül járatkimaradásnak vagy késésnek, ha az utasok továbbszállításáról a vasúti társaság oly módon gondoskodott, vagy arra más vonattal lehetőség volt úgy, hogy az utas vonatkimaradás esetében 180 percet, a vonat késése esetén 30 percet meg nem haladó késéssel a célállomására megérkezzenek.

A kártérítés összege nem haladhatja meg a kártérítési összeg alapjának vonat kimaradása esetén a tizenötszörösét, 5 percet meg nem haladó késés esetében egyszeresét, 5 perc és 30 perc közötti késés esetében háromszorosát, 30 perc vagy azt meghaladó időtartamú késés esetében az ötszörösét. A kártérítési összeg alapja vonatkésés esetében az utas által a késett vonattal megtett útra eső, vonatkimaradás esetében a kimaradt vonattal megtenni szándékozott útra eső, az utas által igénybe vett kedvezménynek megfelelő belföldi, egy útra szóló menetjegy ára. A kártérítési igény elbírálásával kapcsolatos részletes szabályokat – ideértve a kárigény-bejelentés helyét, a kártérítés jogalapját alátámasztó dokumentumok körét és a vonatkozó eljárási szabályokat – a vasúti társaság az üzletszabályzatában határozza meg.

3.2. Átalány kártérítés vis maior esetén

A Nemzeti Közlekedési Hatóság által KH/VA/NS/A/208/3/2010. számon jóváhagyott, a vasúti személyszállítás általános szerződési feltételeit tartalmazó Üzletszabályzat⁵ tartalmazza, hogy a feláras vonatok késése esetén az utas átalány-visszatérítésre jogosult a menetjegyen feltüntetett indulási állomás és célállomás között a közforgalmú személyszállító vonat késése esetén, amennyiben a menetjegye árát nem térítették vissza. Az átalány kártérítés mértéke megegyezik az Utasjogi rendeletben meghatározottakkal. Az utasnak az adatait és elérhetőségeit tartalmazó igényéhez csatolnia kell eredeti menetjegyét, pót- és helyjegyét, helyjegyét vagy pótjegyét. Az utas részére a vasúti társaság az igény benyújtásáról és a menetjegy, pót- és helyjegy, helyjegy vagy pótjegy átvételéről igazolást ad ki, mely igazolást az utas az eredeti jegyek benyújtása helyett csatolhat a későbbi esetleges kártérítési igényéhez. Az átalány-kártérítés számításának alapja a késett vonaton felhasznált érvényes menetjegy árának a késett vonatra eső része.

Az Üzletszabályzat 1.3.7. pontja értelmében vasúti társaság mentesül fenti kötelezettsége alól, ha a késés az alábbi okok valamelyike miatt következett be:

1. a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények, amelyeket a vasúti társaság az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el (vis maior); a vonat közlekedtetését tartósan akadályozó vagy a vonat kimaradását eredményező olyan időjárási körülmény, természeti katasztrófa (vihar, árvíz, hegyomlás, földrengés, stb.) melynek bekövetkezését a vasúti társaság az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhette el.
2. az utas mulasztása, különösen: az átszállási idők figyelmen kívül hagyása, téves peronon várakozás, az utas személyes okból kési le a vonatot, az utasnak utazásból való kizárása.

A menetjegy árára vonatkozó átalány-kártérítés kifizetésének határideje az igény bejelentésétől számított 1 hónap. Az átalány-kártérítés kifizetése történhet kupon formájában is, de az utas kérésére a térítést pénz formájában kell kifizetni. Az Üzletszabályzat alapján vis maiornak minősül a vasúti társaság ellenőrzési körén kívül eső okból eredő, előre nem látható, elháríthatatlan esemény vagy körülmény. Így különösen, de nem kizárólagosan: a bombariadó, a háború, háborúval fenyegető helyzet vagy szükségállapot, a nukleáris katasztrófa, a lázadás, forradalom, felkelés, katonai vagy bitorló hatalomátvétel, polgárháború, üzemzavar öngyilkosság miatt, közúti járművek által okozott útvonal megszakítások. Álláspontom szerint a fogalom hangsúlyos eleme a bekövetkezett körülmény rendkívülisége: nem tekinthető vis maiornak a rendszeresen vagy gyakran ismétlődő természeti jelenség abban az esetben sem, ha az a fél érdekkörén kívül esik és egyébként nem felróható. A rendeltetésszerű joggyakorlással a vis maior szűk értelmezése áll összhangban.

A fenti rendelkezések alapján megállapítható tehát, hogy az utast *vonatkimaradás, a késés vagy a csatlakozásmulasztás esetén átalány kártérítés illeti meg, ezen felül bizonyított kára esetén kártérítésre tarthat igényt, melynek összegét a Kormányrendelet határozza meg. A üzletszabályzata szerint a vasúttársaság mentesül az átalány kártérítési fizetési kötelezettség alól vis maior esetén.*

Ugyanakkor álláspontom szerint az Utasjogi rendelet egyetlen rendelkezése sem rendelkezik arról, hogy mentesül az átalány kártérítési kötelezettség alól a vasúttársaság vis maior esetén. Az Utasjogi Rendelet 15. cikke valóban előírja, hogy a rendelet 16-18. cikkét szem előtt tartva, a vasúttársaságoknak a késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére a Rendelet I. mellékletének IV. cím II. fejezet 32. cikkének rendelkezései az irányadóak.

⁵ http://www.mav-start.hu/res/mav-start_szemelyszallitasi_uzletszabalyzat_2013-02-01.pdf

Ugyanakkor ezek a szabályok a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasoknak a vasúti járat késését vagy kimaradását követően keletkező kárai megtérítésére vonatkozik. Maga a Rendelet szövege is utal erre, hiszen a szállásköltség, mint lehetséges eleme a kártérítésnek már a káresemény bekövetkezte után jelentkezik, melyet külön igazolni szükséges. Ezzel szemben az Utasjogi rendelet 17. cikkében foglalt általános kártérítésnek, amelyet a menetjegy árának alapján számítanak ki, az a célja, hogy kompenzálja az utas által egy olyan szolgáltatás ellentételezéseként kifizetett árat, amelyet végül nem a szállítási szerződésnek megfelelően teljesítettek.⁶ Itt egyébként egy általányjellegű és szabott árú kompenzációról van szó, eltérően a 32. cikkének (1) bekezdésében említett felelősségi rendszertől, amely az elszenvedett kár egyedi értékelését igényli.

Az Utasjogi rendelet 15. cikkéből az következik, hogy a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok a rendelet 17. cikke szerinti kártalanítása nem akadályozza annak, hogy ők ezenfelül kártérítési igényt támasszanak 32. cikkének (1) bekezdése szerint, az alkalmazandó nemzeti jog alapján. (Ennek részletes szabályait a fent említett kormányrendelet tartalmazza.) Továbbá álláspontom szerint az Utasjogi rendelet mellékletének IV. cím II. fejezet 32. cikkének rendelkezései nem mentesítik a vasúttársaságok az általános kártérítés megfizetésére vis maior esetén. Az Európai Unió Bírósága fent részletezett döntése alapján is a fuvarozó felelősség alóli mentesülésének a 32. cikke (2) bekezdésének rendelkezéseiben meghatározott esetei nem tekinthetők az Utasjogi rendelet 17. cikke alapján is alkalmazandóknak, vagyis a rendelet nem mentesít a vasúttársaságot a menetjegyre vonatkozó kártérítési kötelezettség alól, ha a késésre vis maior miatt kerül sor.

Mindezek alapján álláspontom szerint a vasúttársaság üzletszabályzata nincs összhangban az Utasjogi rendelettel.

A fentiekre tekintettel megállapítom, hogy a MÁV-Start Zrt. személyszállítási üzletszabályzata azzal, hogy nem a jogszabályi rendelkezéseknek megfelelően biztosítja az utasoknak az általános kártérítést, a jogállamiság elvével, valamint a jogbiztonság követelményével összefüggésben visszásságot idéz elő.

Intézkedésem

A vizsgálatban feltárt alapvető jogokkal összefüggő visszásság megszüntetése érdekében – az Ajbt. 31. § (1) bekezdése alapján – felkérem a MÁV szakmai felügyeletét ellátó Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökét, hogy – jelentésem megállapításainak figyelembevételével – tekintse át, vizsgálja felül és kezdeményezze a MÁV Üzletszabályzatának módosítását.

Budapest, 2014. február

Székely László sk.

⁶ az Európai Unió Bírósága C-509/11. számú ítéletének 38. pontja