

# Közjavak

A kormányzat kihívásai a mai piacgazdaságban

IX. évf.

\*\*\*

2. szám

\*\*\*

2023. április-június

Az MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport tudományos folyóirata

## A SZÁM TARTALMA

### Állam és mások

**Boda-Balogh Éva:** Csalfa remény a sajtószabadságnak? Egy Btk. módosítás margójára

**Gáll Zsolt Lajos – Nagy Gábor:** Utasjogok fejlődése és szabályozása a vasúti, a vízi és a közúti autóbuzos közlekedést igénybe vevő utasok számára az Európai Unióban

**Balogh Lilla – Barna Nóra:** Zöldebb utazást Mindenkinnek! A Fit for 55 javaslatai a közlekedési szektorra

**Orosz Krisztián:** Digitális forradalom: a kriptovaluták felfedezése

**Kovács Adrienn Lilla:** Az osztrák kiigazítási mechanizmus jogi megítélése

### Fórum

**Lovas Dóra:** Pénzügyi Jogot Oktatók Konferenciája Debrecenben

### Hírösszefoglalók

---

**IMPRESSZUM**

---

**FELELŐS SZERKESZTŐ:**

Bartha Ildikó

**SZERKESZTI A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG:**

Bartha Ildikó (szerkesztő)  
Bordás Péter (szerkesztő)  
Lovas Dóra (hírszerkesztő)  
Horváth M. Tamás (a Szerkesztőbizottság elnöke)

**KIADJA:**

DE Közzolgálatási Kutatócsoport  
Kiadásért felelős: Horváth M. Tamás, kutatócsoport-vezető

4028 Debrecen, Kassai út 26.  
Levelezési cím: 4002 Debrecen, Pf. 400.  
Tel/FAX: (52) 512-701/77119  
E-mail: kozszolg.kut@law.unideb.hu  
A folyóirat elektronikus oldala: kozjavakfolyoirat.hu  
Blog oldal: kozjavak.hu

**Megjelenik negyedévente**

**ISSN 2598-7190**

© 2023 MTA-DE Közzolgálatási Kutatócsoport.

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a szerzők írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható. Idézni, szöveges tartalmat átvenni csak a forrásra való hivatkozással szabad.

---

## TARTALOMJEGYZÉK

---

### **ÁLLAM ÉS MÁSOK**

<i>Csalfa remény a sajtószabadságnak? Egy Btk. módosítás margójára</i>	3
<i>Utasjogok fejlődése és szabályozása a vasúti, a vízi és a közúti autóbuzsos közlekedést igénybe vevő utasok számára az Európai Unióban</i>	11
<i>Zöldebb utazást Mindenkinek! A Fit for 55 javaslatai a közlekedési szektorra</i>	28
<i>Digitális forradalom: a kriptovaluták felfedezése</i>	34
<i>Az osztrák kiigazítási mechanizmus jogi megítélése</i>	39

### **FÓRUM**

<i>Pénzügyi Jogot Oktatók Konferenciája</i>	46
---	----

### **HÍRÖSSZEFOGLALÓK**

<i>A Törvényszék elutasította a Wizz Air megmentési támogatás tárgyában benyújtott megsemmisítési keresetét</i>	49
<i>Telefonlehallgatás engedélyezéséhez kapcsolódó indokolási kötelezettségről döntött az EUB</i>	51
<i>Újabb lengyel devizahiteles ügy az EUB előtt</i>	55
<i>Román bírakkal szembeni fegyelmi eljárások ügyében döntött az EUB</i>	60
<i>Harmadik állambéli állampolgárral szemben kibocsátott európai elfogatóparancs ügyében hozott döntést az EUB</i>	62
<i>Szerzőink figyelmébe</i>	64

# CSALFA REMÉNY A SAJTÓSZABADSÁGNAK? EGY BTK. MÓDOSÍTÁS MARGÓJÁRA\*

*Boda-Balogh Éva<sup>1</sup>*

*Április 25-én egyéni képviselői indítványra került az Országgyűlés elé a Büntető Törvénykönyv (a továbbiakban: Btk.) rágalmazás és becsületsértés tényállásainak módosítására irányuló javaslat,<sup>2</sup> melyet május 23-án fogadott el az Országgyűlés. A módosítás a kihirdetést követő napon, június 2-án hatályba lépett. Ennek következtében büntethetőséget kizáró ok lett mindkét bűncselekmény esetében az, ha a közügyek megvitatása körében sajtótermék vagy médiaszolgáltatás útján követik el, feltéve, hogy a cselekmény nem irányul a sértett emberi méltóságának nyilvánvaló és súlyosan becsmérítő tagadására.*

*A módosító indítvány indokolása szerint a közügyek megvitatása olyan kiemelt érték, mely indokolja e körben a dekriminalizációt, és amelyre vonatkozóan elegendő a polgári jogi felelősségre vonás. Az indokolás mind a magyar Alkotmánybíróság, mind az Emberi Jogok Európai Bírósága, illetve más európai államok szabályozására hivatkozva erősítette meg ezt az érvet.*

*Ebben a tanulmányban arra vállalkozom, hogy felvázoljam, miként alakultak a szólás- és sajtószabadság büntetőjogi korlátozása kapcsán a vonatkozó alkotmányos mércék a magyar Alkotmánybíróság gyakorlatában különös tekintettel a közszereplők bírálatának szabadságára, illetve, hogy mi lehet a jelentősége és miben hozhat változást a Btk. módosítása.*

## **1. A szólás- és sajtószabadság büntetőjogi korlátozása**

A közügyek szabad megvitatása a demokrácia lényegi eleme. A nyilvános társadalmi párbeszédben való részvételhez, és ezáltal a közvélemény alakításához elengedhetetlen a véleménynyilvánítás szabadsága és a sajtószabadság minél szélesebb körű biztosítása. A véleménynyilvánítás szabadsága a nyilvános kommunikációt védi, azt, hogy az egyének nézetei, a különböző álláspontok és vélemények a nyilvánosság előtt megjelenhessenek.<sup>3</sup> A sajtószabadság a véleménynyilvánítás szabadságához szorosan kapcsolódó, abból eredő, de önálló alapjog, amely a nyomtatott sajtóra, a rádióra, a televízióra és egyéb elektronikus médiumokra, illetve az internetes médiára

---

\* DOI 10.21867/KjK/2023.2.1.

<sup>1</sup> Dr. Boda-Balogh Éva PhD, egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem, Állam- és Jogtudományi Kar, Jogbölcséleti és Jogsociológiai Tanszék

<sup>2</sup> T/3755. A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény módosításáról

<sup>3</sup> Halmai Gábor (1994): *A véleményszabadság határai*. Atlantisz, Budapest, 121-129.

vonatkozik. A sajtószabadság kiterjed a sajtótermékek alapítására, a tartalmuk összeállítására és a terjesztésükre.<sup>4</sup> A sajtó a véleménynyilvánítás, a tájékoztatás és az információszerzés legfontosabb eszköze. Kiemelt feladata a társadalom számára a közérdeklődés körébe tartozó témakörökről és az azokra vonatkozó különböző álláspontokról, eseményekről, személyekről való beszámolás, tudósítás. A demokratikus államokban a sajtó egyik legfontosabb funkciója, hogy hatalmi ellensúlyként ellenőrizze a kormányzatot, és beszámoljon annak tevékenységéről. Kiemelt jelentősége van annak, hogy a sajtó feltárja és a nyilvánosság elé tárja az esetleges kormányzati visszaéléseket. E funkciója miatt a sajtóra gyakran használják a „nyilvánosság őrkutyája” (*public watchdog*) kifejezést.<sup>5</sup> A sajtónak tehát a közvélemény kialakulásában és formálódásában is kiemelt szerepe van, a közéleti vita legfőbb nyilvános fórumait biztosítja, illetve bizonyos mértékben lehetővé teszi a közhatalmat gyakorlók és a politikai közösség tagjai közötti kommunikációt.

Mindezek következtében a véleménynyilvánítás szabadsága és a sajtószabadság kiemelt védelemben részesülnek a demokratikus államokban. Ugyanakkor nem abszolút jogok, szigorú formai és tartalmi kritériumnak megfelelően lehetséges a korlátozásuk. Más alapvető jogok, bizonyos alkotmányos értékek és érdekek védelme alapul szolgálhat az állam általi korlátozásnak.<sup>6</sup> Mivel ezeknek a jogoknak a korlátozása a demokratikus társadalomban betöltött szerepük miatt csak szűk körben lehet indokolt, korlátozásuk esetén az állam igazolási kötelezettsége különösen jelentős.

A büntetőjogi eszközökkel való korlátozás a legsúlyosabb állam általi beavatkozás ezen jogok gyakorlásába, és dermesztő hatása van mind azokra, akik a közügyek megvitatásában részt akarnak venni, mind a sajtóra. A lehetséges büntetőeljárás és büntető ítélet, illetve a kilátásba helyezett szankciók sok esetben még azokat is visszatartja a publikálástól, akik úgy vélik, hogy ésszerű esélyük van a felmentésre.<sup>7</sup> Éppen ezért, az európai standardok alapján meghatározó követelménnyé vált a büntetőjogi korlátozások lehető legkisebb mértékben való alkalmazása különös figyelemmel az arányosságra.<sup>8</sup> Az Emberi Jogok Európai Bírósága következetesen alkalmazza azt az alapelvet, hogy közügyekkel kapcsolatos nyilvános közlések büntetőjogi szankcionálása csak kivételesen lehet a 10. cikkben biztosított jogok arányos korlátozása, és így az Egyezménynek<sup>9</sup> megfelelő.<sup>10</sup>

<sup>4</sup>Gálik Mihály – Polyák Gábor (2005): *Médiaszabályozás*. KJK-Kerszöv, Budapest, 2005, 66.

<sup>5</sup>Barendt, Eric (2007): *Freedom of Speech*. Oxford University Press, Oxford, 2007. 417-419.

<sup>6</sup>Halmi (1194): i.m. 266-267.

<sup>7</sup>Barendt (2007) i.m. 118-119.

<sup>8</sup>Lásd például Compilation of Venice Commission Opinions and Reports Concerning Freedom of Expression and Media, CDL-PI(2020)008, Strasbourg, 7 July 2020. 43-46.

<sup>9</sup>Egyezmény az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről, Róma, 1950. november 4. (Emberi Jogok Európai Egyezménye, EJE).

## 2. A magyar Alkotmánybíróság gyakorlata: közügyek megvitatása és közszereplők bírálata

Az Alkotmánybíróság a közügyek megvitatásával, illetve a közszereplők bírálataival kapcsolatos alkotmányos elveket és mércéket az absztrakt normakontroll eljárásban dolgozta ki. A testület a közügyek minél szélesebb körű megvitatásának a kezdetektől kiemelt jelentőséget tulajdonított. Megállapította, hogy a véleménynyilvánítás szabadsága körében az alkotmányos védelem az egyéni véleménynyilvánításra és a közvélemény saját törvényei szerinti – azaz állami beavatkozástól mentes – alakulására, illetve ezekkel kölcsönhatásban a minél szélesebb tájékozottságra épülő egyéni véleményalkotás lehetőségére terjed ki.<sup>11</sup> Ebben a folyamatban a sajtó szerepe kiemelt jelentőségű, mivel a véleményalkotáshoz szükséges információszerzésnek, a véleménynyilvánításnak és a véleményformálásnak fontos eszköze.<sup>12</sup> A sajtó a közügyekről való tájékoztatás körében betölti a „házőrző kutya” szerepét, ellenőrzi a közéleti szereplők, az állami intézmények tevékenységét, a közügyekben hozott döntéshozatali folyamatokat, és mindezeokról tájékoztatja a nyilvánosságot.<sup>13</sup>

A közügyek megvitatása során az egyik leggyakoribb alapjogi konfliktus a közszereplők bírálataival kapcsolatban merül fel: a közlő fél véleménynyilvánítási szabadsága, illetve a sajtószabadság ütközik a közszereplő emberi méltóságával, illetve az abból fakadó jó hírnévhez való jogával, becsületével. Az Alkotmánybíróság elsőként büntetőjogi vonatkozásban vizsgálta ezt az alapjogi problémát. A rendszerváltás után a demokratikus állami működés szempontjából nagy jelentősége volt annak, hogy a 36/1994. (VI. 24.) AB határozatban a magyar alkotmányos gyakorlat részévé tette azt az alapelvet, miszerint a közszereplők nyílt bírálata széleskörű alapjogi védelemben részesül, illetve a rágalmozás és becsületsértés büntetőjogi tényállásainak értelmezése során a vonatkozó alapjogi mércét az alapul szolgáló amerikai és európai gyakorlat mentén kialakította. Eszerint a közszereplőkkel kapcsolatos közlések megítélése során különbséget kell tenni értékítéletek és tényállítások között. Megállapította, hogy alkotmányosan nem büntethető a közszereplők becsületének csorbítására alkalmas értékítélet. Az emberi méltóság, a becsület és a jóhírnév külső korlátja lehet ennek. Azok az értékítéletek azonban, amelyek a közügyekre vonatkozóan foglalnak állást, fokozott alkotmányos védelemben részesülnek még akkor is, ha túlzóak vagy felfokozottak. Az AB álláspontja

---

<sup>10</sup> Lásd például: *Raichinov v. Bulgaria*, Judgment of 20 April 2006. § 50.

<sup>11</sup> 30/1992. (V. 26.) AB határozat

<sup>12</sup> 37/1992. (VI. 10.) AB határozat

<sup>13</sup> 165/2011. (XII. 20.) AB határozat

szerint nincs olyan alkotmányos érdek, amely indokolná az ilyen típusú értéktételek büntetőjogi korlátozását.

Az AB elismerte, hogy a véleménynyilvánítás szabadsága a tényállításokra is kiterjed, azonban nem korlátlanul. A döntésben megfogalmazott mérce szerint a becsület csorbítására alkalmas valótlan tényállítás akkor büntethető, ha a közlő fél tudta, hogy a közlése lényegét tekintve valótlan, vagy azért nem tudott annak valótlanágáról, mert a hivatása vagy foglalkozása szerinti gondosságot elmulasztotta.<sup>14</sup> Az Alkotmánybíróság tehát minden esetben a véleményszabadság védelmi körén kívül esőnek tekintette a szándékos hazugságot. A téves tényállításoknál azonban az enyhe gondatlanság mércéjét alkalmazta azon személyek esetében, akik a foglalkozásuk miatt rájuk vonatkozó körütekintést elmulasztják, azaz gyakorlatilag a sajtó munkatársaira és a sajtószabadság gyakorlására vonatkozóan. Egy kivételt állapított meg e mérce alól később a testület: a politikai véleménynyilvánítás minél szélesebb körű érvényesülése érdekében kimondta, hogy az országgyűlési képviselők más közszereplő politikusra vonatkozó állításaik miatt kizárólag a tudottan valótlan tényállítások közlése esetén vonhatók büntetőjogilag felelősségre, gondatlan hamis tényállításaiért nem.<sup>15</sup>

Az Alaptörvény,<sup>16</sup> illetve az új alkotmánybírósági törvény<sup>17</sup> hatályba lépését követően a bírói döntések alkotmányossági felülvizsgálatára irányuló, ún. teljes alkotmányjogi panasz hatáskör<sup>18</sup> lett meghatározó a testület gyakorlatában. Ebben a hatáskörben eljárva az Alkotmánybíróságnak a korábban elvi síkon kidolgozott alkotmányos elveket és mércéket a konkrét, gyakorlati problémák értelmezésekor kell alkalmaznia, és a jogalkalmazói gyakorlat alkotmányosságáról döntést hoznia. Ennek során a testület a rendesbíróságok számára alkotmányos értelmezési szempontokat is meghatároz, így a rendesbíróságok gyakorlatára is meghatározó hatással van. Ennek következtében az alkotmányos mércék következetes alkalmazása e tekintetben kiemelten fontos követelmény. Ennek a követelménynek azonban a magyar Alkotmánybíróság gyakorlata nem tud megfelelni, a testület gyakorlata ellenmondásokkal terhelt.<sup>19</sup>

---

<sup>14</sup> 36/1994. (VI. 24.) AB határozat

<sup>15</sup> 34/2004. (IX. 28.) AB határozat

<sup>16</sup> Magyarország Alaptörvénye, 2011. április 18.

<sup>17</sup> 2011. évi CLI. törvény az Alkotmánybíróságról

<sup>18</sup> Abtv. 27. §.

<sup>19</sup> Lásd részletesebben Balogh Éva (2018): Alkotmánybíróság útvesszőben – Szeljegyeztek a magyar Alkotmánybíróság közszereplőkkel kapcsolatos közlések megítélésére vonatkozó legutóbbi döntéseihez. *Fundamentum*, 2018/2-3. 80-99. old.; Balogh Éva (2019): *Az absztrakt normakontroll-eljárásban kidolgozott elvek alkalmazási gyakorlata az alkotmányjogi panasz eljárásban a közszereplőkkel kapcsolatos ügyekben*. In: Gábor, Zsolt (szerk.): *Az Alaptörvény érvényesülése a bírói gyakorlatban 3. Alkotmányjogi panasz: az alapjog-érvényesítés gyakorlata, HVG-ORAC, Budapest, 2019. 127-144.*

Az alkotmányjogi panasz eljárásokban a testület a rágalmazás és becsületsértés értelmezése kapcsán meghatározott mércét kezdetben fenntartotta és a közlések közügyekhez tartozásával kapcsolatos vizsgálati szempontokkal kiegészítette.<sup>20</sup>

2017-ben azonban a rágalmazásra vonatkozó alkotmányos mércét részben – a sajtó munkatársaira vonatkozó gondossági mérce tekintetében – felülbírálta. Egy alkotmányjogi panasz eljárásban kimondta, hogy mivel a rágalmazás bűncselekmény csak szándékosan követhető el, „*a gondatlansággal is megvalósítható alakzatához kapcsolódó alkotmányos elvárás a továbbiakban nem tartható fenn.*”<sup>21</sup> Ez által az 1994 óta kialakult mércétől is szélesebb körű sajtószabadságot biztosító tesztet alakított ki a rágalmazás büntetőjogi tényállásának alkalmazására vonatkozóan. Az e döntésben korrigált alkotmányos mérce alapján ugyanis a valótlan tényállításokért rágalmazás körében csak akkor vonható felelősségre a közlő fél, ha szándékosan hazudott, azaz tudta, hogy az állítása valótlan. Ezt követően azonban az Alkotmánybíróság ezt az újonnan kialakított tesztet nem alkalmazta, a további panaszokban ennek alkalmazhatóságáról hallgatott.<sup>22</sup> Ezzel a következtlen gyakorlattal a vonatkozó alkotmányos mércék alkalmazása bizonytalanná vált, és az AB nem állapított meg a rendes bíróságok számára világos értelmezési keretet.

A becsületsértés esetében az okozza a legfőbb értelmezési problémát, hogy mely közlések azok, amelyek az emberi méltóság korlátozhatatlan magját sértik, az emberi státusz nyilvánvaló és súlyos megsértést valósítják meg, és így még a közügyek megvitatása körében sem védettek. E tekintetben a testület gyakorlatára a panaszok várható kimenetélét tekintve leginkább a kiszámíthatatlanság jellemző.<sup>23</sup> Az ilyen gyakorlatnak dermesztő hatása van a közügyek szabad megvitatására.

### 3. Mit hozhat a Btk. módosítása?

A Btk. most elfogadott módosításának célja az indokolás szerint a sajtószabadság szélesebb körű érvényesülésének biztosítása. A módosítás értelmében ugyanis a közügyek megvitatásához kapcsolódóan a sajtószabadság

---

<sup>20</sup> 13/2014. (IV. 8.) AB határozat, Indokolás [41]

<sup>21</sup> 3328/2017. (XII. 8.) AB határozat, Indokolás [63], és a döntés további pontjaiban megerősítette: [69], [84]

<sup>22</sup> 3263/2018 (VII. 20.) AB határozat [33]-[37]; 3057/2022. (II. 11.) AB határozat [57]; 3357/2019. (XII. 16.) AB határozat; 3465/2020. (XII. 22.) AB határozat [35]-[39]; 3438/2022. (X. 28.) AB határozat [25]-[27]

<sup>23</sup> Lásd például 3329/2017. (XII. 8.) AB határozat; 3263/2018. (VII. 20.) AB határozat; 3322/2019. (XI. 26.) AB határozat; 3030/2019. (II. 13.) AB határozat; 3322/2019. (XI. 26.) AB határozat; 3048/2020. (III. 2.) AB határozat



gyakorlása során közzétett rágalmozó vagy becsületsértő közlések nem büntetendők amennyiben nem irányulnak a sértett emberi méltóságának nyilvánvaló és súlyosan becsmérő tagadására. A módosítás tehát megoldhatná az AB bizonytalan gyakorlatát a tényállítások megítélése kapcsán, illetve a közügyek megvitatása kapcsán a nem közszereplőkkel kapcsolatos közlések esetén is mentesíti a sajtót a büntetőjog felelősség alól. Ez azt jelenti, hogy a közügyek megvitatása kapcsán akkor sem lesz a sajtónak büntetőjogi felelőssége, ha szándékosan hazudott, és akkor sem, ha a tények igazságtartalmát tekintve gondatlanul járt el. Ez tehát a sajtószabadság érvényesülése szempontjából nagy előrelépés lehetne Magyarországon. Ugyanakkor mind a rágalmozás, mind a becsületsértés esetén kivételt képez az emberi méltóság nyilvánvaló és súlyosan becsmérő tagadása. Ez által megkérdőjeleződik, hogy valóban el tudja-e érni a módosítás a sajtószabadság szélesebb érvényesülését a gyakorlatban. Ahogy a fentiekben is kiderült, az Alkotmánybíróság gyakorlata nem következetes a tekintetben, hogy mely közlések sorolhatók az emberi méltóságot súlyosan sértő, tagadó közlések körébe. Bár a testület meghatározott ennek megítélésre vonatkozó szempontrendszerrel, annak alkalmazása esetleges. Ennek következményeként a rendesbírósági eljárásban is bizonytalan lehet, hogy milyen közléseket fognak e kategóriába sorolni, és büntetendőnek ítélni. A bizonytalan gyakorlat a közügyek megvitatására dermesztő hatással lehet, öncenzúrához vezethet. Ha pedig az Alkotmánybíróság és annak gyakorlatát szem előtt tartva a rendesbíróságok túlságosan széles értelmet tulajdonítanak majd ennek a kivételnek, az a sajtószabadság aránytalan korlátozásához vezethet.

Fontos felhívni a figyelmet arra is, hogy a módosítás indoklásában hivatkozott európai standardok nemcsak a sajtószabadság, hanem a szólásszabadság közügyek vitájában való gyakorlására vonatkozóan is csak kivételesen indokolt esetben tartják arányosnak a büntetőjogi korlátozást. A módosítás azonban a véleménynyilvánítás szabadságának gyakorlására nem vonatkozik, így a közéleti szólásszabadság gyakorlása – legyen az egy Facebook poszt, egy nyilvános beszéd, egy röplap stb. – az alkotmányos mércék figyelembevételével, de változatlanul a büntetőjog eszközével is korlátozható Magyarországon.

#### **4. Következtetések**

A Btk. most elfogadott módosítása tehát elméletben lehetővé teszi a sajtószabadság szélesebb körben való érvényesülése felé való elmozdulást. Ugyanakkor a jogszabály értelmezésére hivatott rendes bíróságok, illetve az Alkotmánybíróság gyakorlatán fog múlni, hogy ez a cél a gyakorlatban meg tud-e valósulni. Az Alkotmánybíróság eddigi gyakorlata azonban a közügyek

vitájában megjelenő közlések kapcsán kiszámíthatatlan és esetleges. Mindezek tekintetében csalfa remény lehet, hogy a módosítás a gyakorlatban e kérdések tisztázását segíti majd elő, és nem a gyakorlat következtelenségeit fogja erősíteni, és a sajtószabadság gyakorlásának jogi kereteit még bizonytalanabbá tenni.

### Források jegyzéke:

- Balogh Éva (2018): Alkotmánybíróság útvesztőben – Széljegyeztek a magyar Alkotmánybíróság közszereplőkkel kapcsolatos közlések megítélésére vonatkozó legutóbbi döntéseire. *Fundamentum*, 2018/2-3. 80-99.
- Balogh Éva (2019): *Az absztrakt normakontroll-eljárásban kidolgozott elvek alkalmazási gyakorlata az alkotmányjogi panasz eljárásban a közszereplőkkel kapcsolatos ügyekben*. In: Gábor, Zsolt (szerk.): *Az Alaptörvény érvényesülése a bírói gyakorlatban 3. Alkotmányjogi panasz: az alapjog-érvényesítés gyakorlata*, HVG-ORAC, Budapest, 2019. 127-144.
- Barendt, Eric (2007): *Freedom of Speech*. Oxford University Press, Oxford, 2007. 417-419.
- Compilation of Venice Commission Opinions and Reports Concerning Freedom of Expression and Media, CDL-PI(2020)008, Strasbourg, 7 July 2020. 43-46.
- Gálík Mihály – Polyák Gábor (2005): *Médiaszabályozás*. KJK-Kerszöv, Budapest, 2005, 66.
- Halmai Gábor (1994): *A vélemény szabadság határai*. Atlantisz, Budapest, 1994. 121-129.
- *Raichinov v. Bulgaria*, Judgment of 20 April 2006. § 50.
- T/3755. A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény módosításáról
- Magyarország Alaptörvénye, 2011. április 18.
- 2011. évi CLI. törvény az Alkotmánybíróságról
- 13/2014. (IV. 8.) AB határozat
- 165/2011. (XII.20.) AB határozat
- 30/1992. (V. 26.) AB határozat
- 3030/2019. (II. 13.) AB határozat
- 3048/2020. (III. 2.) AB határozat
- 3057/2022. (II. 11.) AB határozat
- 3263/2018 (VII. 20.) AB határozat
- 3322/2019. (XI. 26.) AB határozat

- 3328/2017. (XII. 8.) AB határozat
- 3329/2017. (XII. 8.) AB határozat
- 3357/2019. (XII. 16.) AB határozat
- 3438/2022. (X. 28.) AB határozat
- 3465/2020. (XII. 22.) AB határozat
- 36/1994. (VI. 24.) AB határozat
- 37/1992. (VI. 10.) AB határozat

# UTASJOGOK FEJLŐDÉSE ÉS SZABÁLYOZÁSA A VASÚTI, A VÍZI ÉS A KÖZÚTI AUTÓBUSZOS KÖZLEKEDÉST IGÉNYBE VEVŐ UTASOK SZÁMÁRA AZ EURÓPAI UNIÓBAN\*

*Gáll Zsolt Lajos - Nagy Gábor<sup>1</sup>*

*Az emberek számára a távolság leküzdésére több lehetőség is rendelkezésre áll. A modern technika fejlődésével a megnövekedett utazási kedvet mind szélesebb körben tudják kiszolgálni a személyszállítást végző fuvarozók földön, vízen és levegőben egyaránt. Nagyobb tömegek veszik igénybe ezeket a szolgáltatásokat, így a fogyasztóvédelem magas védelmi szintjének a kialakítása ezen a területen is indokolt volt. A tanulmány a légi személyszállítás témáját nem érintve a vasúti közlekedésben, a tengeri és belvízi hajózásban, valamint az autóbuszos közlekedésben részt vevő utasok jogainak az alakulását és szabályozását vizsgálva kíván egy áttekintést, összefoglalót nyújtani az olvasó számára.*

## **1. Utasjogok a vasúti közlekedésben**

A vasúti közlekedés a megjelenése óta óriási fejlődésen ment keresztül, s ma már gyors-, illetve mágnes vasutak szelik át, és kötik össze az országokat, megmozgatva mind nagyobb árutömegeket és szállítanak egyre több és több embert.

A vasúti közlekedésben óriási gazdasági potenciál rejlik, hiszen egyszerűen, gyorsan és viszonylag biztonságban képes a helyváltoztatást biztosítani a szolgáltatást igénybevevőknek. A vasúti közlekedésben is lehetőség van országokat átszelő útvonalak üzemeltetésére, amelyek legismertebb példája a XIX. és XX. században közlekedő luxusvonal, az Orient Express (teljes nevén Velence-Simplon-Orient Express), amely Nyugat- és Kelet Európát kötötte össze. A vonat jelenleg is közlekedik a London – Velence, és a Párizs – Isztambul útvonalon.

A mai gyorsvasutak szárazföldön versenyképes alternatívái a rövid távú légi közlekedésnek, hiszen rövid időn belül nagyobb távolságokat képesek megtenni. Mindemelllett kisebb biztonsági kockázata van, emiatt az utasok beszállása és várakozása is kevesebb időt vesz igénybe. Fontos szempont az is, hogy a vasúti pályaudvarok jellemzően a városok centrumában, illetve ahhoz közel vannak, míg a repterek városok szélén találhatóak.

A vasúti közlekedésre is jellemző, hogy a XX. századi elterjedését követően nemzetközi egyezményekkel próbálták szabályozni működését.

---

\* DOI 10.21867/KjK/2023.2.2.

<sup>1</sup>Dr. Gáll Zsolt Lajos, bírósági titkár, Debreceni Ítéltábla;  
Dr. Nagy Gábor, bíró, Debreceni Járásbíróság

A vasúti személyszállítás és utasjogok gyakorlatával kapcsolatban első kísérlet a Berni Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény és a Nemzetközi Vasúti Személyszállítási Szerződésre vonatkozó Egységes Szabályok (a továbbiakban: Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény). Ebben meghatározták a szállítási késedelemmel, személyi sérüléssel, csomagok elvesztésével, sérülésével, késedelmes szállításával kapcsolatos fuvarozói felelősség szabályait. A részes államok (köztük számos európai ország) 1980. május 9-én fogadták el az egyezményt, aminek magyarországi ratifikálására 1986-ban került sor.

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény alapvetése, hogy a nemzeti jogok alapján a vasúti fuvarozás veszélyes üzemi tevékenység, ezért a fuvarozó felelőssége független a vétkességétől – egyes országokban (például Magyarországon): a felróhatóságtól –, és kizárólag akkor tud mentesülni kártérítési felelőssége alól, ha a kár bekövetkezését eredményező ok a vasúttársaság tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan okból, illetve kizárólag az utas vagy harmadik személy hibájából következett be.<sup>2</sup>

A vasúti közlekedésből eredően az utasok kárt szenvedhetnek közvetlenül (személyükben, fizikálisan) és közvetve (vagyontárgyaikban, például a feladott poggyászaik sérülésével) is. Ez utóbbiak körébe tartozik a csomag elvesztése, sérülése, megsemmisülése. Az utassérülés mindenképpen megalapozza a fuvarozó objektív felelősségét. Csomagkár esetén ugyan nem terheli objektív felelősség a fuvarozót, viszont rá hárul a bizonyítási kötelezettség, az egyezmény által szabályozott felelősségi rendszerben.

A fuvarozó nemcsak vétkességihiány igazolásával, hanem egyéb – az egyezményben példalózó jelleggel felsorolt – mentesülési okokból eredően is mentesülhet a felelősség alól.

Ide sorolandó az utas vétkessége; az útipoggyász belső tulajdonsága; a fuvarozó által el nem hárítható körülmények; a csomagolás hiányossága, hiánya; a poggyász különleges tulajdonsága; vagy a szállításból kizárt útipoggyászok feladása miatt bekövetkezett károk.

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény kártérítési összeghatárokat rögzít mind a személyi sérüléssel járó károk, mind a poggyászból bekövetkezett károk vonatkozásában. Meghatározza azt is, hogy a nemzeti bíróságoknak milyen kárelemeket kell figyelembe vennie a kártérítés megállapításakor.

Az Európai Unió kialakulása és fejlődése, a belső (határok nélküli) piac kialakulása meghaladottá tette a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezményt, ezért az Unióban szükségessé vált egy új szabályozás kialakítása, amely már nemzetközi elemeket is tartalmaz. Az Unió ennek szellemében 2007-ben elfogadta a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló 1371/2007/EK rendeletet (a továbbiakban: Vasúti

---

<sup>2</sup> Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. 191.

rendelet).<sup>3</sup> A rendelet célként fogalmazta meg a fogyasztóvédelem magas szintjének elérését és a közösségen belüli vasúti közlekedés ösztönzését.

A Vasúti rendelet egyfelől az utasok garanciális jogainak biztosítása, másfelől a vasúttársaságok együttműködését ösztönző hatása miatt is kiemelt jelentőséggel bírt. Bevezette az átszálló jegy fogalmát, törekedett a megkülönböztetésmentes, minden uniós polgár számára elérhető tömegközlekedés biztosítására, és figyelmet fordított a fogyatékkal élők és a csökkent mozgásképességű utasokra is.

Az utazás egységének elvét megfogalmazva előírta, hogy a lebonyolításban résztvevő szolgáltatók számától függetlenül a Vasúti rendelet szabályait kell alkalmazni, ha az utas belföldi vagy nemzetközi vasúti személyszállítási szerződést köt. Sőt, egyenesen tiltja, hogy a szabályaitól az utas hátrányára eltérjenek.

A rendelet az 1. cikkében meghatározza a tárgyát, hatályát és szabályozási körét. E körbe tartoznak a vasúttársaságok által nyújtandó tájékoztatások, a szállítási szerződések, a menetjegyek és a vasúti szállítás információs és foglalási rendszereinek a bevezetésére vonatkozó szabályok. De itt taglalja az utasokra és poggyászaikra vonatkozó felelősségi és biztosítási kötelezettségeket rendező szabályait, valamint a vasúttársaságoknak a késések esetén fennálló kötelezettségeit, valamint a fogyatékkal élők és csökkent mozgásképességű személyek védelmét szolgáló, számukra nyújtott segítséget szabályozó rendelkezéseket.

A rendelet hatálya a Közösség egészére, valamennyi – engedélyezett – vasúttársaság által nyújtott vasúti utazásokra és szolgáltatásokra kiterjed.<sup>4</sup> A rendeletet a tevékenységük végzésére – uniós és tagállami – engedéllyel rendelkező vasúttársaságok szolgáltatásaira kell alkalmazni. A rendelet érvényes a Közösség területén működő azon vasúttársaságokra is, melyek a közösség területén lévő székhely hiányában uniós vagy tagállami működési engedéllyel nem rendelkeznek. A szabályozás ugyanis valamennyi vasúttársasággal utazó utas számára biztosítani kívánja a minimális védelmet.

A 2. cikke lehetővé teszi, hogy a tagállamok legfeljebb ötéves időtartamra mentesítsék a belföldi (a városi, külvárosi és regionális) vasúti személyszállítást végző vasúttársaságokat a rendeletben meghatározott kötelezettségek alól. Sőt, ez az öt éves időszak kétszer meghosszabbítható. Emellett a tagállamok azon vasúttársaságokat is mentesíthetik a rendeletben foglaltak betartása alól, melyek a vasúti szolgáltatásaikat, a vasúti személyszállítást, menetrend szerint túlnyomórészt a Közösségen kívülre teljesítik. Ez utóbbi mentesítés azonban legfeljebb a rendelet hatálybalépésétől kezdődő öt éves időszakokra volt engedélyezhető.

<sup>3</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről 2. cikk (1) bekezdés

A Vasúti rendelet által biztosított utasjogokat Zoványi Nikolett tanulmánya<sup>5</sup> a következők szerint osztotta fel:

- Szolgáltatás igénybevételéhez fűződő jog
- Kártérítési felelősség
- Kötelező felelősségbiztosítás
- Közlekedéshez való jog
- Tájékoztatáshoz való jog

A szolgáltatás igénybevételének joga alapján a személyszállítást végző vasúttársaságoknak biztosítaniuk kell az általuk üzemeltetett helyeken (jegypénztárakon), telefonos vagy internetes foglalási rendszereken keresztül a menet- vagy átszállójegyvásárlás és helyfoglalás lehetőségét. Ez a jog teszi mindenki számára elérhetővé a vasúti személyszállítást, a személyszállítási szerződésben foglalt kötelezettség utas oldaláról való teljesítése esetén.<sup>6</sup>

A vasúttársaságra telepített kártérítési felelősség az utas életében és testi épségében bekövetkezett kár (így halála vagy személyi sérülése), valamint a feladott poggyásznak (úti- vagy kézipoggyásznak, állatnak, gépjárműnek) a megrongálódása, sérülése, elvesztése, megsemmisülése esetére határoz meg kártérítési kötelezettséget. Fontos eleme a szabályozásnak, hogy a vasúti fuvarozó a felelősségét nem zárhatja ki és nem korlátozhatja.<sup>7</sup>

A Vasúti rendelet a 12. cikkének (1) és (2) bekezdéseiben előírja a vasúti személyszállítást végző vasúttársaságok számára a kötelező felelősségbiztosítási szerződés megkötését, ugyanakkor lehetőséget ad azzal egyenértékű, más biztosítékkal való rendelkezésre is, e kötelezettség teljesítése érdekében. Mindez a helyállási kötelezettség teljesítését biztosítja, a felelősség megállapítása esetén.

A Vasúti rendelet 19-25. cikkei garanciális szabályok megalkotásával biztosítja a fogyatékkal élők és a csökkent mozgásképességű személyek közlekedésben való részvételét. A vasúttársaságok szerződéskötési kötelezettsége ezen személyi kör irányába is kiterjed. A fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyektől sem tagadható meg a személyszállításban való részvétel. Mindemellert megfelelő segítséget kell biztosítani számukra a szolgáltatás igénybevételéhez. Ebbe beletartozik a vonatra való fel- és leszállás, illetve a vonaton való közlekedés során nyújtott támogatás, amelyet a vasúttársaságok külön díjazás felszámítása nélkül kötelesek nyújtani számukra.

Az utasok tájékoztatáshoz való joga a Vasúti rendeletben is megjelenik. Annak alapján a vasúttársaságoknak minden utast, így a fogyatékossgal élő és

---

<sup>5</sup> Zoványi Nikolett (2015): *A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében*. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft. 197-198.

<sup>6</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről 9. cikk

<sup>7</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről 11. cikk

a csökkent mozgásképességű személyeket is megfelelő tájékoztatásban kell részesítenie. A Vasúti rendelet 20. cikk (1) bekezdésében írtak értelmében az utóbb említett személyi kör tekintetében külön tájékoztatási kötelezettség terheli a vasúttársaságokat, mely kiterjed a szolgáltatások elérhetőségére, a hozzáférés feltételeire, a vonat felszereltségére, s amit a fogyatékkal élők és a csökkent mozgásképességű személyek számára is érthető módon kell teljesíteni.

A vasúttársaságok kettős természetű felelősséggel tartoznak az utasokat ért károkkal összefüggésben. A káresemény bekövetkezhet az utas személyében, illetve csomagjában. Emellett a járat késéséből, törléséből, a csatlakozás elmulasztásából eredően is keletkezhet kára az utasoknak.

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény a vasúti balesettel összefüggésben objektív felelősséget állapított meg a vasúttársaságok részére. Ezt a Vasúti rendelet kiegészítette azzal, hogy az utas halála vagy személyi sérülése esetére haladéktalanán kártérítési kötelezettséget írt elő. Ez ténylegesen egy előlegfizetési kötelezettség, aminek teljesítése nem jelenti a felelősség elismerését. Célja, hogy az utas mielőbb segítséghez jusson. Mindazonáltal a vasúti személyszállító a kártérítés megfizetése (az előlegfizetés) ellenére jogosult vitatni a felelősségét, melynek keretében bizonyíthatja, hogy a káresemény bekövetkezése a tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan okból, vagy az utas gondatlanságából következett be. A felelősség megállapítása után a vasúttársaság a már kifizetett előleget beszámíthatja a megítélt kártérítés összegébe.<sup>8</sup>

Az előzetes kártérítési kötelezettség mértéke az utas halála vagy személyi sérülése esetére 21 000 euró összegben van maximalizálva, annak összegét a nemzeti jog alapján kell megállapítani. A rendelet tartalmaz egy kikötést, ami szerint ezt az összeget kell figyelembe venni akkor is, ha az nemzeti jogban alacsonyabb mértékben van meghatározva.

A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény alapvetése a vasúttársaságot a menetrend be nem tartása miatt terhelő kártérítési kötelezettség, amely minimum a késedelemből eredő ésszerű szállásköltségekre, és az utas érkezésére váró személyek értesítésének az ésszerű költségeire terjed ki. A további károk megtérítéséről való döntés meghozatalát a nemzeti jog alkalmazásával eljáró nemzeti bíróságok hatáskörébe utalja az egyezmény. Az utas személyét érintő- és a késésből eredő károkért egyaránt objektív felelősségi rendszert hozott létre, mely alapján akkor mentesülhet a vasúttársaság, ha a káreseményt, illetve a késést kiváltó okot a tevékenységi körén kívül eső elháríthatatlan ok, vagy az utas magatartása okozta, illetve az kizárólag egy harmadik személy elháríthatatlan magatartásának a következménye.

A Vasúti rendeletnek egy külön fejezete foglalkozik a késés, a csatlakozás-mulasztás és a járatkimaradás problémáival. E körben megállapítja, hogy a

---

<sup>8</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről 13. cikk és az I. melléklet 26-30. cikkei



vasúttársaság részéről nem kerülhet sor a felelősség korlátozására vagy kizárására, az ilyen rendelkezések semmisnek minősülnek.

A késés a Vasúti rendelet 3. cikkének 12. pontja szerint a közzétett menetrend szerinti érkezési időpont, illetve az utas tényleges vagy várt érkezésének időpontja közötti különbség. A járatkimaradás és a csatlakozás-elmulasztás definícióját a Vasúti rendelet nem adja meg. Azonban egyszerű nyelvtani értelmezés szerint a járatkimaradás azt jelenti, hogy egy tervezett vasúti járat közlekedése elmarad. A csatlakozás elmulasztása pedig a késés következménye, amikor az utas elmulasztja egy másik járatra való felszállást, az előző járat késedelve miatt.

A vasúttársaság felelőssége a csatlakozó járat elmulasztása esetén minden olyan esetben fennáll, amikor az nem az utasnak volt felróható. Ezekben az esetekben felelős azért, hogy megoldja az utazás átszervezését és megfelelő segítséget nyújtson az utasnak. Ez szükség esetén magában foglalja az éjszakai elszállásolást és étkeztetést is. A Vasúti rendelet 16. cikke alapján az utasokat mindezek mellett megilleti a visszatérítés, vagy az utazás átszervezésének a joga is, de a 17. cikk alapján kártérítést is követelhetnek.

Az utas a járat 60 percnyi késedelve esetén – a Vasúti rendelet 16. cikke alapján – kérheti a menetjegy teljes árának – azonos feltételek mellett történő – visszatérítését, illetve, ha az utazás az utas eredeti útiterve szempontjából már érdektelenné vált, a már megtett részére vagy részekre, adott esetben a kiindulási helyre történő lehető legkorábbi visszajuttatás biztosítását. A visszafizetés feltételei megegyeznek a Vasúti rendelet 17. cikkében említett kártérítés kifizetésére meghatározott feltételekkel. Vagylagos jelleggel kérheti az utazás folytatását, vagy elterelését a végleges célállomásig, hasonló szállítási feltételek mellett, a lehető legkorábbi időpontban (vagy az általa választott, későbbi időpontban).

Az utas az így biztosított jogok (vagyis a visszatérítés, illetve az elterelés joga) között szabadon választhat. Ennek nincs kihatása a vasúttársaság objektív helytállási kötelezettségére.

A Vasúti rendelet 17. cikk (1) bekezdésében írtak szerint az utas – az utazási jog elvesztése nélkül – kártérítést kérhet a vasúttársaságtól a menetjegyen feltüntetett indulási állomás és célállomás közötti késések miatt. Ez a jogosultság abban az esetben illeti meg, ha a menetjegy árának – a 16. cikkel összhangban történő – visszatérítésére nem került sor. A rendeletben meghatározták a késések esetén fizetendő legalacsonyabb kártérítések összegét is a következők szerint:

- a) a menetjegy árának 25 %-os visszafizetése 60-119 perces késés esetén;
- b) a menetjegy árának 50 %-os visszafizetése 120 perces vagy azt meghaladó késés esetén.

A szabályozás kiterjed az utazási igazolvánnyal, illetve bérlettel utazó utasokra is. Ők a vasúttársaságok üzletszabályzataiban rögzített kártérítést igényelhetnek, amennyiben ismételt járatkimaradásokkal és késésekkel

találkoznak. A menetrend szerint oda-vissza útra szóló jegyek (retúrjegyek) esetében a kártérítés a megtett úttal arányosan alakul.

A vasúttársaságok kimentési lehetőségét szabályozza a rendelet 17. cikk (4) bekezdése, amely arra vonatkozik, ha az utast a jegyvásárlást megelőzően tájékoztatták a várható késésről, vagy ha az utazásnak másik szolgáltatással vagy eltereléssel történő folytatása következtében a késés a 60 percet nem haladja meg.

A vasúttársaságok a járatok késése esetén fennálló objektív felelősségük alól csupán akkor mentesülnek, ha bizonyítják, hogy a tevékenységi körükön kívül eső elháríthatatlan ok vezetett a késéshez, és az ebből eredő kár bekövetkezéséhez, illetve azt kizárólag az utas önhibája, vagy harmadik személy magatartása okozta.

Az Európai Unió Bíróságának az ÖBB-Personenverkehr AG kontra Shienen-Control Kommission<sup>9</sup> ügyben hozott döntése alapján vis maior miatti késés esetén sem mentesülhetnek a vasúttársaságok a Vasúti rendeletben meghatározott kártérítési kötelezettségük alól. A Bíróság döntése szerint a rendeletben meghatározott kártérítés egy minimál-kártérítés és az a járat késése esetén megilleti az utasokat. A rendeletnek pedig nincs olyan szabálya, amelyből arra lehetne következtetni, hogy vis maiorra hivatkozással a vasúttársaságok mentesülnének a kártérítési kötelezettségük alól.

A Bíróság álláspontja szerint a vasúti rendelet szabályai a késés miatt bekövetkezett azonnali károk orvoslására szolgálnak, a további, úgynevezett következménykárok kompenzálását pedig a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezménynek a felelősségi szabályai határozzák meg.

A Vasúti rendelet határidőt szab a késés miatt fizetendő kártérítésre vonatkozóan azzal, hogy a kártérítési igény benyújtását egy hónapban határozza meg. A szabályozás kitér a kifizetés módjára is. Azt utalvány és vagy egyéb szolgáltatások formájában határozza meg. Azonban a vasúttársaság az utas külön kérése esetén pénzben köteles a kárt megtéríteni. A rendelet kimentési lehetőséget biztosít a vasúttársaságoknak arra az esetre, ha a kártérítés összege kevesebb mint 4 euró. Egy ilyen összeg kifizetése és adminisztrálása ugyanis nagyobb költséggel jár, ezért aránytalanul terhelné a vasúttársaságokat. E rendelkezés alapjául tehát a méltányosság és az arányosság elve szolgál.

A légitársaságoknál is érvényben lévő szabályozáshoz hasonlóan a vasúttársaságokat segítségnyújtási kötelezettség terheli a járatkésések esetén. Ugyanakkor e kötelezettsége eltérő irányú és mértékű.

A Bíróság C-136/11. sz. Westbahn Management GmbH kontra ÖBB-Infrastruktur AG ügyben meghozott ítélete szerint a késések és járatkimaradások esetén a vasúttársaságnak nemcsak az utasokkal szemben, hanem más vasúttársaságok irányában is tájékoztatási kötelezettsége van.

---

<sup>9</sup> C-509/11. sz. ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Kommission és Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ügy

A 60 percet meghaladó késés esetén kötelesek a várakozási időhöz igazodó észszerű mértékben ételeket és frissítőket biztosítani, feltéve, hogy azok a vonaton vagy az állomáson rendelkezésre állnak, vagy észszerűen odaszállíthatók. Amennyiben időben és fizikailag lehetséges, kötelesek szállodai vagy egyéb szálláshelyet, valamint a vasútállomás és a szálláshely közötti szállítást biztosítani azokban az esetekben, amikor egy- vagy több éjszakai tartózkodás vagy többlettartózkodás válik szükségessé. Amennyiben a vonat a pályán akadt el, az időhöz és a fizikai lehetőségekhez mérten kötelesek a vonat és vasútállomás (avagy a szolgáltatás alternatív kiindulási helyére vagy végső célállomására) szállítást biztosítani.

A vasúttársaságoknak a lehető legrövidebb időn belül kell gondoskodniuk az alternatív személyszállítási lehetőségekről, ha a továbbiakban nem folytatható az utazás, valamint a menetjegyen kötelesek az utas kérésére igazolni a késés tényét, vagy azt, ha a késés a járat kimaradását eredményezte, vagy az a csatlakozás elmulasztásához vezetett.

## 2. Utasjogok a vízi közlekedésben

A technikai fejlődés a vízi közlekedés vonatkozásában is érzékelhető. Ennek eredményeként elsősorban turisztikai célból hatalmas óceánjáró hajók utaztatják az embereket. Emellett a hajózási szolgáltatások a napi közlekedésben, illetve tengeri csatornák átszelésére is igénybevehetők, mind a személyszállítás, mind az áruszállítás területén.

Hazánkban – tengerek és óceánok hiányában – leginkább belvízi hajózásról (közlekedésről) beszélhetünk. Az Európai Unió területéhez azonban a tavakon, folyókon (csatornákon) kívül óceán- és tengerterület is tartozik, melyeken jelentős mértékű hajóforgalom zajlik.

A Közösségi politikák egységesítő szándéka érintette a személyszállító hajók tevékenységét is. Alapvető célként fogalmazták meg, hogy az uniós polgárok fogyasztóvédelme magasabb szintre kerüljön és a piaci verseny szereplőinek működése és piacra jutása azonos feltételek mellett legyen biztosított.

Az Európai Parlament és a Tanács az 1177/2010/EU rendeletében (a továbbiakban: Hajózási rendelet) szabályozta a tengeri és belvízi közlekedésben részt vevő utasok jogait.<sup>10</sup>

Preambulumában leszögezték, hogy az utasok számára más közlekedési módokhoz hasonlóan, magas szintű védelmet kell biztosítani és meg kell teremteni a különböző tömegközlekedési eszközök kombinálását, a közlekedési módok közötti átjárhatóságot.

Minimális feltételeket ír elő a szállítók részére, melyektől csak az utasok számára kedvezőbb irányba megengedett az eltérés.

---

<sup>10</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2010. november 24-i 1177/2010/EU rendelete a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról

A Hajózási rendelet is biztosítja, hogy a szolgáltatások mindenki számára elérhetőek legyenek. Figyelmet fordít ezáltal a fogyatékkal élőkre és a mozgásukban korlátozott személyekre, akiknek biztosítani kell az utazásban való részvétel lehetőségét. Emellett garanciális követelményként írja elő a tájékoztatási kötelezettséget és a megkülönböztetés tilalmát.

A Hajózási rendelet a személyszállító vízi járatok törléséből és késéséből eredő károk megtérítésére vonatkozik. Hatálya nem terjed ki a balesetekből eredően a személyek életében és testi épségében bekövetkezett károk megtérítésére. Ez utóbbi kérdéskört „A tengeri utas és poggyászzállításról szóló 1972. évi Athéni Egyezmény” és annak 2002. évi „Athéni Kiegészítő jegyzőkönyve”, valamint – uniós szinten – az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak „A tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló 392/2009/EK rendelete” (2009. április 23.) öleli fel.

A Hajózási rendelet az 1. cikkében szabályozza az utasok közötti hátrányos megkülönböztetés tilalmát mind a szállítók által biztosított személyszállítási feltételeket illetően, mind a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek vonatkozásában. Itt taglalja az utóbb említett személy kör esetében fennálló segítségnyújtás szabályait is. E cikkben olvashatók az utasokat – járat törlés vagy késés esetén megillető – jogosultságok, illetve a számukra – minimálisan – nyújtandó tájékoztatás, valamint a panaszkezelés és végrehajtás általános szabályai.

A rendelet hatálya azokra az utasokra terjed ki, akik utazásukhoz tengeri- vagy belvízi személyszállító hajókat vesznek igénybe, és a beszállás szerinti kikötő az Unió területén található, vagy a beszállási kikötő az Unió területén kívül található, de a kiszállás szerinti kikötő valamely tagállam területén található, feltéve, hogy a járatot a 3. cikk e) pontjában meghatározott uniós szállító üzemelteti.

A rendelet vonatkozik az üdülési célú hajóutakon utazókra is, amennyiben a beszállás szerinti kikötő valamely tagállamban található. Esetükben azonban a szállítókra vonatkozó felelősségi szabályok korlátozottak. Nem alkalmazhatók a választás jogára, a kártérítéshez való jogra és meghatározott tájékoztatáshoz való jogra vonatkozó szabályok. Üdülési célú hajóútnak az a hajóút minősül, ami kizárólag üdülési vagy szabadidős céllal rendelkezik és szállással- illetve más szolgáltatásokkal is kiegészülő, két éjszakát meghaladó tartózkodást magában foglaló tengeri vagy belvízi személyszállítási szolgáltatást nyújt.

A rendelet alkalmazhatósága négy esetben korlátozható. Nem lehet azt alkalmazni azokra az utasokra, akik a legfeljebb 12 utas szállítására engedélyezett hajókon; a hajó üzemeltetéséért felelős legfeljebb háromfős személyzettel rendelkező hajókon utaznak, vagy ahol a teljes személyszállítási szolgáltatás egy irányban 500 méternél kevesebb. Nem alkalmazható továbbá azokra az utasokra, akik az üdülési célú hajóutaktól eltérő, kiránduló és városnéző hajóutakon vesznek részt, vagy nem gépi hajtású hajókon és olyan – nagyrészt eredeti anyagokból készített, legfeljebb 36 utas szállítására

engedélyezett – 1965 előtt épült, eredeti történelmi személyszállító hajókon és azok egyedi másolatain utaznak.

A tengeri és belvízi személyszállító járművek késedelme és törlése esetén a terminálüzemeltetőt – a Hajózási rendelet 16. cikk (1) bekezdésében foglaltak értelmében – tájékoztatási kötelezettség terheli a személyszállító járat vagy üdülési célú hajóút késedelmes indulása vagy törlése esetén. A szállító a lehető legkorábban, de legkésőbb 30 perccel a menetrend szerinti indulás időpontját követően tájékoztatnia kell a kikötői terminálból induló utasokat a helyzetről, valamint – ha megállapítható – a várható indulási és érkezési időről. E cikk (2) bekezdése alapján a szállítónak kötelezettsége az is, hogy a késésből eredő csatlakozás elmulasztása miatt észszerű intézkedéseket tegyen alternatív csatlakozás biztosítása érdekében.

A 17. cikk (1) bekezdése szerint a szállító köteles – a várakozási idővel ésszerű arányban – a kikötői terminálból induló utasok részére díjmentesen gyorsétkezdést, rendes étkezést vagy frissítőt felkínálni, ha a szállító megalapozottan számol azzal, hogy a személyszállító járatot vagy üdülési célú hajóutat törlik, vagy annak indulása a menetrend szerinti induláshoz képest több, mint 90 percet késik. Ennek további feltétele, hogy az rendelkezésre álljon, vagy észszerű módon beszerezhető legyen.<sup>11</sup> A szállítót éjszakai elszállásolás kötelezettsége is terheli, valamint a gyorsétkezésen túli rendes étkezés és frissítők biztosítása mellett díjmentesen kell biztosítania a megfelelő fedélzeti vagy parti szállást, valamint a szálláshelyre való szállítás költségeinek a megtérítéséről is.

A rendelet a parti szálláshely vonatkozásában meghatározza a segítségnyújtás mértékét: az 80 euró/éj és legfeljebb 3 éjszaka lehet. Ugyanakkor nem korlátozható a szálláshely és a terminál közötti szállítás költsége.

Ha a szállító megalapozottan számol azzal, hogy a személyszállító járatot törlik vagy annak a kikötői terminálból való indulása több, mint 90 percet késik, az utas részére – opcionális lehetőségként – haladéktalanul, hasonló személyszállítási feltételek mellett és felár fizetése nélkül, fel kell ajánlani a végső célállomásra irányuló, a lehető legkorábbi alkalommal történő utazásra lehetőséget biztosító átfoglalást, a menetjegy árának visszatérítését és – adott esetben – a lehető legkorábbi díjmentes visszaszállítást a kiindulási pontra.<sup>12</sup>

Ha a személyszállító járatot törlik, vagy annak a kikötői terminálból való indulása több, mint 90 percet késik, az utasok jogosultak az átfoglalásra vagy a menetjegy árának a szállító általi visszatérítésére. A szállítónak 7 nap áll

---

<sup>11</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2010. november 24-i 1177/2010/EU rendelete a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról 17. cikk (1) bekezdése

<sup>12</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2010. november 24-i 1177/2010/EU rendelete a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról 18. cikk (1) bekezdése

rendelkezésre a visszatérítésre. Az teljesíthető készpénzben, elektronikus banki átutalással, banki megbízással vagy csekkel. A teljes vételár visszatérítendő [azaz a meg nem tett szakasz(ok)ra, illetve a már megtett szakasz(ok)ra is], amennyiben az utas eredeti tervei szerinti utazás már feleslegessé vált.

Késedelem esetén – a vasúti személyszállítás szabályaihoz hasonlóan – a Hajózási rendelet is szabályozza a menetjegy árának arányos megtérítését.

A 19. cikk (1) bekezdése értelmében a menetjegy 25%-ának megfelelő összeg képezi a kártérítés minimális mértékét, ha a késés legalább

- egy óra a legfeljebb négyórás menetrend,
- két óra a több mint négyórás, de legfeljebb nyolcórás menetrend,
- és három óra a több mint nyolcórás, de legfeljebb huszonnégy órás menetrend,
- hat óra a több mint huszonnégy órás menetrend
- szerinti utazás esetén.

A menetjegy árának 50%-át köteles visszafizetni a szállító, amennyiben a késés időtartama meghaladja az előző bekezdésben felsorolt időtartamok kétszeresét.

A Hajózási rendelet is szabályozza a menetrend szerint közlekedő jártok bérlettel, vagy utazási igazolvánnyal közlekedő utasainak fizetendő kártérítési összegeket, amiket a vasúti személyszállítási rendeletben szabályozottakhoz hasonlóan ugyancsak a ténylegesen fizetett árhoz igazítottan, arányosan kell megállapítani.

A hajózási szállítók mentesülési lehetősége ugyancsak korlátozott a Hajózási rendelet alapján. A szállítónak a nyílt menetjeggyel utazó utasok esetén nem kell a 17-19. cikkben foglaltakat biztosítani. Azon utasok esetében sem terheli kötelezettség a szállítót, akikkel a jegy vásárlását megelőzően közölték a járat várható késedelmét, törlését, illetve, ha a járat késése vagy törlése az utas szándékos magatartása miatt következik be.

Mentesül a szállító a 17. cikk (2) pontja alapján fennálló segítségnyújtási kötelezettsége alól is, ha bizonyítja, hogy a járat törlés vagy késés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási viszonyok miatt következik be. Nem lehet alkalmazni a szállítóval szemben a 19. cikk szerinti megtérítési szabályokat, ha a szállító bizonyítja, hogy a járat törlés vagy a késés a hajó biztonságos üzemeltetését veszélyeztető időjárási viszonyok vagy a személyszállítási szolgáltatás teljesítését megakadályozó olyan rendkívüli körülmények miatt következett be, amelyeket minden észszerű intézkedés megtétele esetén sem lehetett volna elkerülni.

Az Európai Unió a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok számára is széles körben és hatékonyan kívánja növelni a fogyasztók védelmét. Alapvető jogként határozza meg a járatkésés, illetve törlés esetére a megfelelő ellátáshoz való jogot, a választás jogát az átfoglalásra vagy a visszatérítésre, és a szállító objektív felelőssége alapján a menetjegy arányos részének a megtérítésére való jogot. Meghatározza a szállító mentesülésének az eseteit is.

Emellett a rendelet szigorú szabályokat ír elő a szállítók tájékoztatási és felvilágosítás adási kötelezettsége tekintetében. Ezek kiterjednek a fogyatékos személyek és a mozgásukban csökkent képességű személyek részére adott megfelelő tájékoztatásokra is.

A Hajózási rendelet is meghatározza a végrehajtása ellenőrzésére hivatott szervezetrendszer kereteit, valamint a nemzeti szervek kötelezettségeit a rendelet végrehajtása körében.

### **3. Utasjogok a menetrendszerinti autóbuszos utazás során**

A járművek kapacitására és az utazás időigényére tekintettel az autóbuszos utak volumenüket tekintve talán a legkisebb részét képezik a közösségi utasszállításnak. Ennek ellenére az egységes és minimális fogyasztóvédelmi garanciák kialakítása érdekében az Unió szabályozása alá vonta ezt a közlekedési módot is. Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-án elfogadta az autóbusszal közlekedő utasok jogairól szóló 181/2011/EU rendeletet (a továbbiakban: 181/2011/EU rendelet).

A szabályozás indoka, hogy az autóbusszal utazó utasok is kerülhetnek olyan helyzetbe, amikor a járat késéséből, törléséből, a beszállás megtagadásából, vagy az esetleges baleset bekövetkezéséből eredően kár éri őket. Kiemeli a szabályozás indokoltságát ennek a közlekedési módnak a balesetveszélyessége.

A rendelet a már tárgyalt rendeletekhez hasonlóan, az utas védelmét szolgálja a – jellemzően kis- és középvállalkozásokként működő – szolgáltatókkal szemben. Lényeges szabályokat ír elő a fogyatékkal élők és a mozgásukban korlátozott személyek védelmére vonatkozóan is.

A 181/2011/EU rendelet a szabályozás céljaként ugyancsak az utasok magas szintű védelmét fogalmazza meg. Az autóbuszos közlekedésben való részvétel szabályait az általános fogyasztóvédelmi követelményekhez kívánja igazítani azzal azonban, hogy tekintettel van az ágazati szereplők vállalati struktúrájára és méreteire.

A rendelet Preambuluma szerint: az autóbuszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetektől származó elhalálozás vagy személyi sérülés, valamint a poggyász elvesztése vagy károsodása esetén járó kártérítésre (valamint a temetéssel kapcsolatos indokolt költségekre) alkalmazandó nemzeti jogszabály megválasztásakor figyelembe kell venni a szerződésen kívüli kötelmi viszonyokra alkalmazandó jogról szóló, 2007. július 11-i 864/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (Róma II.), valamint a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jogról szóló, 2008. június 17-i 593/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (Róma I.). Az utasok a kártérítés mellett a balesetet követő azonnali gyakorlati szükségleteik tekintetében segítségnyújtás igénybevételére jogosultak. Ennek a segítségnyújtásnak szükség esetén ki kell terjednie az elsősegélynyújtásra, az elhelyezésre, az élelemre, a ruházatra és a személyszállításra.

## A 181/2011/EU rendelet

- a fuvarozók által nyújtott utazási feltételek illetően az utasok közötti megkülönböztetésmentességre vonatkozó,
- az utasokat az autóbuszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetektől származó haláluk vagy személyi sérülésük, vagy a poggyászuk elvesztése vagy károsodása esetén megillető jogokra,
- a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyeket megillető megkülönböztetésmentességre és kötelező segítségnyújtásra,
- az utasokat a járatkimaradás vagy késés esetén megillető jogokra,
- az utasok számára minimálisan nyújtandó tájékoztatásra,
- a panaszkezelésre és
- a végrehajtásra vonatkozó általános szabályokra

vonatkozóan tartalmaz rendelkezéseket.

Alkalmazási területét tekintve a rendeletet a menetrend szerinti járatokkal utazó, meghatározott utascsoportokba nem sorolt utasokra kell alkalmazni, amennyiben az utas felszállási helye vagy a célállomás valamely tagállam területén található, és amennyiben a járat menetrend szerint legalább 250 km-es távolságot tesz meg. Főszabályként a belföldi vagy a tagállamok közötti, illetve harmadik ország és az európai Unió tagállamai közötti távolsági autóbusz közlekedésre vonatkoznak a szabályai, viszont ezek az utak nem lehetnek csoportos, szervezett utazások, vagy különjáratként megrendelt autóbuszos utak.

Az utasokat megillető jogokat szűkíti a rendelet abban az esetben, ha az utazás nem éri el a 250 km-t. Ilyenkor kizárólag az egyenlő elbánás elve és a megkülönböztetés tilalma érvényesül, s csak a közlekedéshez, a képzett autóbuszvezetőkhez, meghatározott körben (például kerekesszék elvesztése, megrongálódása esetén) fennálló kártérítéshez, tájékoztatáshoz és panasztételhez való jog, valamint az igényérvényesítés lehetőségének a biztosítása illeti meg az utasokat.

A 181/2011/EU rendelet szerint különjáratok olyan járatok, melyekre nem terjed ki a menetrend szerinti járatok meghatározása, és amelyek legfontosabb jellemzője az ügyfél vagy maga a fuvarozó kezdeményezésére összeállított utascsoport autóbusszal történő fuvarozása. Az ilyen különjáratral utazó személyeket nem illetik meg mindazok a jogok, amik a menetrend szerinti járatokkal utazó utasközönséget megilletik. Az ő jogaikat és kötelezettségeiket a szerződő felek szerződése szabályozza.

Az utasok halála vagy személyi sérülése, valamint a poggyászuk elvesztése vagy károsodása esetére a 181/2011/EU rendelet által megállapított kártérítési szabályok szerint az alkalmazandó nemzeti jognak megfelelően kell megállapítani a kártérítés összegét. A nemzeti jog által – az autóbuszjárat igénybevétele során bekövetkező balesetektől származó halál vagy személyi sérülés, valamint a poggyászk elvesztése vagy károsodása esetén – előírt kártérítés legfelső határa esetenként nem lehet alacsonyabb, utasonként 220 000



eurónál, poggyászdarabonként 1200 eurónál. Speciális rendelkezést tartalmaz a mozgásában korlátozott személyek eszközeire vonatkozóan, amikor a kerekesszék vagy egyéb mozgást segítő berendezés vagy segédeszköz megrongálódása esetére a kártérítés összegeként az elveszett vagy megrongálódott eszköz pótlásához vagy javításához kapcsolódó költségeket kell megállapítani.

A kártérítés megállapításához a nemzeti jog alkalmazását írja elő. Így a fuvarozó kimentési lehetősége is korlátozott az általa folytatott tevékenység fokozottan veszélyes üzemi jellegére tekintettel. A balesetből és egyéb okból bekövetkező károk esetén csupán akkor mentesülhet a fuvarozó a kártérítési felelőssége alól, ha bizonyítja, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenysége működési körén kívül eső elháríthatatlan ok, vagy a károsult felróható magatartása okozta a kár bekövetkeztét.

A rendelet által meghatározott szabályok minimumként kerültek megfogalmazásra, attól a fuvarozók az utasok javára eltérhetnek, viszont a felelősségüket érvényesen nem zárhatják ki, illetve nem korlátozhatják.<sup>13</sup>

Az autóbuszos közlekedés szabályozása is tartalmaz rendelkezést a segítségnyújtásra vonatkozóan, ami kiterjed a baleset bekövetkezése esetén nyújtandó elsősegélyre, valamint szükség esetén az elhelyezésre, az élelemre, a ruházatra és a személyszállításra.<sup>14</sup>

A fuvarozó a szükség esetén felmerülő elhelyezés teljes költségét utasonként 80 euró/éj összegre és legfeljebb két éjszakára korlátozhatja. A fuvarozót terhelő ezen segítségnyújtási kötelezettség független a károkozásban való felelősségétől, illetve annak biztosítása nem jelenti a felelőssége elismerését.

A fuvarozók kötelesek segítséget nyújtani a fogyatékkal élők részére. Ennek keretében a fuvarozók és az autóbusz-állomást üzemeltető szervek a tagállam által kijelölt autóbuszállomásokon, illetve az autóbuszokon – saját hatáskörüknek megfelelően – térítésmentesen segítséget kell biztosítaniuk a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára. Ennek mértékét külön mellékletben szabályozza a rendelet.

A fuvarozó segítségnyújtási kötelezettsége kiterjed a járatkimaradás vagy késedelem esetére. Amennyiben egy több mint 3 óra tervezett időtartamú utazást bonyolító járatot törölnek, vagy annak az autóbusz-állomásról való indulása több mint 90 perces késedelmet szenved, a fuvarozónak díjmentesen fel kell ajánlania az utas számára a várakozási időhöz vagy a késedelemhez észszerűen mérten kísértkezést, ételt és frissítőt, feltéve, hogy az autóbuszon vagy az autóbusz-állomáson ezek rendelkezésre állnak, vagy észszerűen odaszállíthatók; továbbá szállodai vagy egyéb szálláshely elhelyezést, valamint segítséget az autóbusz-állomás és a szálláshely közötti személyszállítás megszervezéséhez azokban az esetekben, amikor egy- vagy többéjszakás

<sup>13</sup> 181/2011/EU rendelet 6. cikk (1) és (2) bekezdései

<sup>14</sup> 181/2011/EU rendelet 8. cikk

tartózkodás válik szükségessé. Az elhelyezés teljes költsége utasonként 80 euró/éjszaka összegre és legfeljebb két éjszakára korlátozható, azonban az nem tartalmazza az autóbusz-állomás és a szálláshely közötti személyszállítást.

Amennyiben a fuvarozó észszerűen számol a menetrend szerinti járat törlésével, vagy azzal, hogy annak az autóbusz-állomásról való indulása több mint 120 percet késik vagy túlfoglalás történt, az utas részére választási lehetőséget kell biztosítani. Ennek keretében az utas választhatja, hogy az utazást folytatja, vagy útvonal-módosítással él a végső célállomásra irányuló, a lehető legkorábbi alkalommal induló járatra, további költségek nélkül. Mindezt kérheti a személyszállítási szerződésben foglaltakhoz hasonló utazási feltételek mellett, vagy a menetjegy árának visszatérítését és adott esetben a személyszállítási szerződésben foglaltak szerint a lehető leghamarabbi díjmentes, autóbuszsal történő visszaszállítást az első kiindulási helyre.<sup>15</sup>

Ha a fuvarozó elmulasztja ezt a felajánlást, akkor a 19. cikk (2) bekezdés alapján a menetjegy árának arányos visszatérítése mellett a jegyár 50%-ának megfelelő mértékű kártérítés illeti meg az utast.

A jármű meghibásodása, működésképtelensége esetén a fuvarozó köteles másik szállítójárművet kiállítani, hogy az utasok folytathassák utazásukat. Vagylagos kötelessége emellett, hogy a működésképtelen járműtől az utasokat egy megfelelő állomáshelyre szállítsa, ahonnan az utazás folytatható. Az útvonalmódosítás vagy a menetjegy árának a visszatérítése is lehetőségként áll az utasok előtt akkor, ha a menetrend szerinti járatot törlik, vagy annak az autóbuszmegállóból való indulása 120 percet késik.

A menetrendszerinti autóbuszsal utazó utasokat is megilleti a tájékoztatáshoz való jog. Így jogosultak arra, hogy a járat törlése vagy késedelmes indulása esetén a fuvarozótól – vagy adott esetben az autóbusz-állomást üzemeltető szervtől – a lehető leghamarabb, de legkésőbb az indulás tervezett időpontját követően 30 perccel tájékoztatást kapjanak a helyzetről, és – amint ez az információ rendelkezésre áll – a várható indulási időről.

A tájékoztatásnak a késések és járatkimaradások miatt várhatóan elmulasztásra kerülő csatlakozási lehetőségekre is ki kell terjednie, azzal a kitéttel, hogy a fuvarozót ez a kötelezettség az észszerűen elvárhatóság mércéje szerint terheli.

A tájékoztatáshoz való jog kiterjed az utasjogokról történő megfelelő tájékoztatásra is.

A fuvarozók a panaszkezelés körében kötelesek megfelelő panaszkezelési mechanizmust kialakítani. Amennyiben a rendelet hatálya alá tartozó utas panaszt kíván benyújtani a fuvarozóhoz, ezt a menetrend szerinti járat igénybevételét vagy annak megghiúsulását követő három hónapon belül teheti meg. A határidőben benyújtott panasz kivizsgálására egy hónap áll a fuvarozó rendelkezésére és ezalatt az idő alatt az utast tájékoztatnia kell arról, hogy

---

<sup>15</sup> 181/2011/EU rendelet 19. cikk (1) bekezdés

panaszának helyt ad, azt elutasítja, vagy még vizsgálja. A végleges választ legkésőbb a panasz kézhezvételétől számított három hónapon belül meg kell adni.

A 7. cikk szerinti kártérítés nélkül, amennyiben az e rendelet hatálya alá tartozó utas panaszt kíván benyújtani a fuvarozóhoz, ezt a menetrend szerinti járat igénybevételét vagy annak meghiúsulását követő három hónapon belül teheti meg. A panasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül a fuvarozónak tájékoztatnia kell az utast arról, hogy panaszának helyt adtak, azt elutasították vagy még vizsgálják. A végleges választ legkésőbb a panasz kézhezvételétől számított három hónapon belül kell megadni.

A végrehajtási szabályai alapján a tagállamokat terhelő kötelezettség, hogy a végrehajtás ellenőrzésére nemzeti szerveket jelöljenek ki, amelyhez az utasok a nemzeti joggal összhangban panaszt nyújthatnak be a rendelet feltételezett megsértése miatt.

A 181/2011/EU rendelet a menetrend szerinti autóbusszal utazók esetében is biztosítja a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek a közlekedésben való megkülönböztetésmentes részvétel lehetőségét, amit a fuvarozó térítésmentesen köteles nyújtani.

A fogyatékossgal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek esetében viszonylag szűk körre korlátozott a szállítás megtagadásának a lehetősége: a fuvarozó csak meghatározott egészségügyi és biztonsági kockázat fennállására, valamint a szállítás fizikai lehetetlenségére hivatkozással tagadhatja meg azt.<sup>16</sup> Amennyiben a helyfoglalás vagy a menetjegy-kiállítás elutasításának alapja az (1) bekezdés szerinti indok, a fuvarozóknak, utazásközvetítőknak és utazásszervezőknak tájékoztatniuk kell az érintett személyt bármely más elfogadható, a fuvarozó által üzemeltetett járatról.

A fogyatékossgal élő, illetve a csökkent mozgásképességű személyek beszállásának megtagadása esetén a fuvarozó köteles tájékoztatni az utast a jegyár visszatérítésének, a kiindulási helyre történő – díjmentes és lehető legkorábbi – visszaszállítás, avagy az utazás egy másik – elfogadható – közlekedési eszközzel való folytatása avagy az útvonal módosítása opcionális lehetőségeire.

A rendelet igyekszik biztosítani, hogy a fogyatékossgal és a csökkent mozgásképességgel élő személyek minél szélesebb körben, jogaik sérelme nélkül vehessenek részt az autóbusszos közúti közlekedésben.

#### **4. Zárszó**

Összegzésként megállapítható, hogy a légi közlekedésben érvényesülő utasjogok ugyanúgy megjelennek a többi közlekedési mód uniós

---

<sup>16</sup> 181/2011/EU rendelet 10. cikk (1) bekezdés

szabályozásában, s azokat a jogalkotó megfelelő eszközökkel kívánja érvényre juttatni. Ugyanakkor a fuvarozók részére is biztosított a kimentés lehetősége azzal, hogy az előre nem látható és töle-, illetve tevékenységétől független körülmények fennállta esetén mentesülhet a kártérítési felelőssége alól. Az Európai Unió fogyasztóvédelmi politikája megmutatkozik a közlekedési ágazatok szabályozásában is, annak érdekében, hogy a fogyasztók az utazásaik során minél magasabb szintű védelemben részesüljenek, illetve a speciális utazási igényű emberek igényei is megfelelő figyelmet, védelmet kapjanak.

### **Források jegyzéke:**

- Fézer Tamás (2010): A kártérítési jog magyarázata. Budapest, Complex
- Zoványi Nikolett (2013): Az autóbusszal közlekedő utasokat az Európai Unióban megillető jogok. Debreceni Jogi Műhely, X. évf. 4. sz. 27-37.
- Zoványi Nikolett (2014): Vasúti utasok jogai az Európai Unióban. Budapest – Debrecen, Doktoranduszok Országos Szövetsége.
- Zoványi Nikolett (2015): A felelősség kérdései az utazási szerződések és az utasjogok körében. Budapest, HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.
- Az Európai Parlament és a Tanács 1177/2010/EU rendelete (2010. november 24.) a tengeri és belvízi közlekedést igénybe vevő utasok jogairól, valamint a 2006/2004/EK rendelet módosításáról, HL L 334, 17.12.2010, 1–16.
- Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről, HL L 315, 3.12.2007, 14–41.
- Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról, HL L 55, 28.2.2011, 1–12.
- C-509/11. sz. ÖBB-Personenverkehr AG kontra Schienen-Control Komission és Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ügy.

# ZÖLDEBB UTAZÁST MINDENKINEK! A FIT FOR 55 JAVASLATAI A KÖZLEKEDÉSI SEKTORRA\*

*Balogh Lilla - Barna Nóra<sup>1</sup>*

*Ismét előtérbe került európai uniós szinten a közlekedés rendszerszintű átvizsgálása. Ez nem meglepő, hiszen épp itt az ideje, hogy végre komolyan elkezdjünk foglalkozni a klímaváltozás kérdésével, valamint törvényi rendszereinket is hozzáigazítsuk a kialakult helyzethez. A klímakatasztrófa már rég nem a jövő, hanem a jelenünk, és még a legjobb esetben sem átmeneti jellegű. A közúti közlekedés adja az összes európai energetikai eredetű kibocsátás kb. 20%-át, így elkerülhetetlen, hogy ezen szektorban is komoly kibocsátáscsökkentésre kerüljön sor.*

## **Bevezetés**

A Bizottság 2019. december 11-én jelentette meg „Az európai zöld megállapodás” című közleményét, melynek célja, hogy az éghajlati és környezetvédelmi kihívásokat kezelje, valamint elérje Európa klímasemlegességét 2050-re. Ennek elérése elképzelhetetlen anélkül, hogy a gazdaság, illetve a társadalmi hozzáállás mélyrehatóan megváltozna. A célkitűzések megvalósítása érdekében az Európai Bizottság nyolc szakpolitikai területen javasolt új intézkedéseket.

Ennek jogi keretét az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag adja, amely az uniós jogszabályok felülvizsgálatát és aktualizálását, valamint új kezdeményezések bevezetését célzó javaslatokat tartalmaz. Azt hivatott biztosítani, hogy az uniós szakpolitikák összhangban legyenek a Tanács és az Európai Parlament által elfogadott éghajlat-politikai célokkal. Az elnevezése az EU azon célkitűzésére utal, hogy 2030-ra legalább 55%-kal csökkenjen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás.<sup>2</sup>

## **Közúti közlekedés**

A Fit for 55 csomag közúti közlekedésre vonatkozó célja az, hogy csökkentse a szén-dioxid-kibocsátást. 2022 júniusában fogadták el azt az általános megközelítést, hogy ezentúl szigorúbb szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó előírásokat kell megalkotni az EU-ban. Nem elhanyagolható terület, hiszen a teljes uniós szén-dioxid-kibocsátás 15%-áért a személygépkocsik és a kisteherautók felelősek. 2035-től a javaslat értelmében a forgalomba hozott új

---

\* DOI 10.21867/KjK/2023.2.3.

<sup>1</sup> Balogh Lilla –Barna Nóra, egyetemi joghallgatók, DE ÁJK

<sup>2</sup> Az európai zöld megállapodás, <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/green-deal/> (Letöltés dátuma: 2023.04.18.)

személygépkocsiknak és könnyűgépjárműveknek kibocsátásmentesnek kell lennie. Ezt azonban már magától is bevállalta számos gyártó, ezért érdemesebb lenne gyorsítani a folyamatot, ahelyett, hogy külön engedményeket adna az EU különféle alkudozások folytán.<sup>3</sup>

Az intézkedéscsomag közötti közlekedésre vonatkozó előírásai kiterjednek a nehézgépjárművekre, így a közeljövőben már környezetbarátabb teherautókkal lehet majd találkozni az utakon. A nehézgépjárművek (pl. tehergépkocsik, autóbuszok, távolsági buszok) CO<sub>2</sub>-kibocsátása a teljes uniós CO<sub>2</sub>-kibocsátásnak a 6%-át, a közúti közlekedésből származó teljes CO<sub>2</sub>-kibocsátásnak pedig a 27%-át teszi ki. Az intézkedéscsomaggal ellentétesen funkcionáló gyártóknak többletkibocsátási díj formájában pénzbüntetést kell fizetniük. Emellett konkrét intézkedések biztosítják, hogy nagy mennyiségű és megbízható adat álljon rendelkezésre, így nyomon követhetik majd a nehézgépjárművek tényleges üzemanyag- és energiafogyasztását.<sup>4</sup>

## Légi és vízi közlekedés

Az emberi tevékenységek által a levegőbe kerülő bizonyos szennyező anyagok globális klímaváltozást okoznak. A légköri CO<sub>2</sub>-koncentráció fokozatos emelkedése, a nitrogén-oxidok, a vízgőz és koromrészecskék légkörbe kerülése a Föld atmoszférájának hőmérsékletét nagymértékben befolyásolják és a globális hőmérséklet növekedését eredményezik.

A közlekedés és áruszállítási ágazatok is nagymértékben felelősek ezért a tendenciáért. A 2018. évi adatok alapján az EU-ban a CO<sub>2</sub> nagymértékű kibocsátásáért első helyen a közúti szállítás, a második helyen a légiközlekedési ágazat felel (14,4%), míg a harmadik leglégkörrombolóbb ágazat a tengeri hajózás a maga kibocsátott károsanyag értékeivel (13,5%).

A fenntartható közlekedési üzemanyagok fontos szerepet játszhatnak a klímavédelemben. Míg a közúti közlekedésben az utóbbi évtizedben előrelépés történt az elektromos vagy hibrid meghajtású gépjárművek és a bioüzemanyagok használatával, a vasúti közlekedés villamosításával, addig a légi- és tengerközlekedési, áruszállítási ágazat szinte kizárólagosan fosszilis tüzelőanyagokat használ. A két ágazatnak a Földre gyakorolt szénlábnomának csökkentésére jelenleg korlátozott lehetősége van a fosszilis tüzelőanyagoktól való függősége és az érett és versenyképes alternatívüzemanyag-technológiák hiánya miatt. A határokon átnyúló probléma még az is, hogy a fenntartható

---

<sup>3</sup> Infografika – „Irány az 55%!”: miért szigorítja az EU a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírásokat? <https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/> (Letöltés dátuma: 2023.04.18.)

<sup>4</sup>Kibocsátáscsökkentés: a Tanács CO<sub>2</sub>-előírásokat fogadott el a nehézgépjárművekre vonatkozóan <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2019/06/13/cutting-emissions-council-adopts-co2-standards-for-trucks/> (Letöltés dátuma: 2023.04.18.)

üzemanyagok piaca holtponton van, mivel a kereslet iránta igen alacsony, így a termelésére sem ösztönöztek az üzemanyagot előállító cégek.

Az EU éghajlat-politikai célkitűzései akkor lesznek sikeresek az unió területén, ha a szakpolitikát uniós szinten határozzák meg és a fenntartható üzemanyagok nagyarányú termelésére és forgalmazására, valamint a versenyképességének növelésére központi szabályozás, intézkedés születik.

Az intézkedéscsomag két kezdeményezést, javaslatot tartalmaz:

<b>A tervezetek céljainak az összevetése</b>	
<p><b>ReFuelEU Aviation</b> (a fenntarthatósági közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló tervezet)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Az uniós repülőtereken működő légitársaságok üzemanyag-forgalmazóknak fokozatosan növelniük kell a fenntartható üzemanyagok arányát (cél 2050-re a 63%)</li> <li>• Az uniós repülőterekről induló légi járműveket csak az adott járat üzemeltetéséhez szükséges fenntartható üzemanyaggal szabad feltölteni. (Elkerülendő ezáltal a többletüzemanyag általi súlytöbblet kapcsolt károsanyagkibocsátás megemelkedése.)</li> <li>• Az uniós repülőtereken biztosítani kell a megfelelő infrastruktúrát a fenntartható légitársaságok üzemanyagok szállításához, tárolásához és a töltéséhez.</li> </ul>	<p><b>FuelEU Maritime</b> (a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról szóló tervezet)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Az európai kikötőkbe befutó, 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajókra vonatkozóan (kivéve a halászhajók) csökkenteni kell a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitását. Cél: 2030-ra az 59%-os, 2050-re a 75%-os értékcsökkenés elérése.</li> <li>• A rakpartokhoz kikötött hajóknak a villamosenergia-igényük fedezése céljából 2030-tól a parti áramforrásokhoz kell kapcsolódniuk.</li> </ul>

*Forrás: a szerzők saját szerkesztése*

A rendeletekkel kívánják ösztönözni a közlekedési ágazatokban a fenntartható üzemanyagok szélesebb körű alkalmazását, melytől jelentős mértékű csökkenést remélnék az üvegházhatású gázok (továbbiakban: ÜHG) légkörbe kerülésének a tekintetében.

A tervezetek céljaival összhangban az EU Bizottsága javaslatot terjesztett elő a hatályos jogszabályok felülvizsgálatára azzal a szándékkal, hogy felgyorsítsa az alternatív üzemanyaggal működő járművek töltésére szolgáló

infrastruktúra kiépítését, és alternatív energiaellátást biztosítson a kikötőkben horgonyzó hajók és az álló légi járművek számára.

### **Vasúti szolgáltatás**

A vasúti közlekedés korszerűsítése is évek óta folyamatban van az Unióban. 2020-ban a Tanács elfogadta a vasút európai évről szóló határozatot, 2021-et pedig a vasút európai évének nyilvánították. A határozat célkitűzése a vasutak népszerűsítése, és az iparhoz és társadalomhoz való hozzájárulásának növelése, hiszen a legfenntarthatóbb közlekedési mód. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2017-es adatai szerint az EU teljes ÜHG-kibocsátásának csupán fél százalékáért felelős.<sup>5</sup>

Emellett a népszerűsítés érdekében a vasúton utazók jogait is felülvizsgálták. Kiemelésre érdemes, hogy igyekeznek megkönnyíteni a kerékpárszállítást azzal, hogy kötelezővé teszik a kapacitásról való tájékoztatást, valamint minden európai vonaton legalább 4 kerékpár számára biztosítanak helyet. Ennek oka lehet, hogy nem maradt figyelem nélkül az a tény, hogy a COVID-19 járvány eredményeképpen a kerékpározás és a gyaloglás jelentősége megnőtt számos európai városban. Ez is azt mutatja, hogy ha biztosítjuk az emberek számára a megfelelő, hatékony közlekedési módokat akkor, a környezetkímélő változat mellett teszik le a voksukat.

### **Pénzügyi forrásai**

A Fenntartható Európa beruházási terv szerint az Európai Unió 2030-ig legalább 1000 milliárd eurót mozgósítana fenntartható beruházásokra. Ahhoz, hogy a következő évtizedben ez az összeg rendelkezésre álljon, különböző források megléte, valamint köz- és magánberuházások kombinációja szükséges.

2021-2030 között az uniós költségvetés 503 milliárd eurót tervez ilyen kiadásokra nyújtani. Az InvestEU Alap mintegy 279 milliárd eurót biztosít majd. Az Innovációs Alap és a Modernizációs Alap 25 milliárd eurót tud rendelkezésre bocsátani. Ez a két alap a kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében a kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételekből finanszírozza majd.

Valamint 2020. január 14-én az Európai Bizottság méltányos átállási mechanizmus létrehozására tett javaslatot, mely 3 pillérből áll:

- Méltányos Átállást Támogató Alap, amely elsősorban vissza nem térítendő támogatásokat nyújtana,

---

<sup>5</sup> Tiszta és fenntartható mobilitás, <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/clean-and-sustainable-mobility/> (letöltés dátuma:2023.04.18.)



- InvestEU keretében létrehozandó finanszírozási program, amely magánberuházásokat von be elsősorban energetikai és közlekedési infrastruktúra területén, valamint a dekarbonizációs projektekre,
- Európai Beruházási Bankkal közösen létrehozandó közszektor-hitelezési eszköz.

A Bizottság 100 milliárd euró összegű beruházásra tett javaslatot. 18 tagállam kért ilyen támogatást. Az Európai Bizottság minden kérelmet jóváhagyott, köztük Magyarországot is. Ezekon kívül létrehozták a Szociális Klímavédelmi Alapot, amely konkrét intézkedéseket fog finanszírozni az energia- és mobilitási szegénység kezelésére.<sup>6</sup>

## Összegzés

Európa szerte új trend a környezeti értékek védelme és a fenntartható gazdasági koncepciók egyre nagyobb teret hódítanak a politikában is. Az éghajlatváltozás minden egyes embert és térséget érint, így szükségessé válik a városok, a régiók és az emberek szerepvállalási lehetőségeinek erősítése.

Álláspontunk megegyezik az Európai Bizottság alelnökével, hogy az intézkedések egyfajta mentőkötélként szolgálhatnak a COVID-19 járvány és az orosz-ukrán konfliktus okozta körülményekből. Ennek hozománya, hogy inkább a gazdasági oldalra fókuszál a fenntarthatóság 3 pillére közül, azonban szembetűnő a környezetre gyakorolt pozitív hatása.

Ezen Európai Zöld Megállapodás intézkedési javaslatok ambíciózusak és iránymutatóak lehetnek a többi kontinens számára is. Azonban úgy érdemes a kezdeményezéseket végrehajtani, hogy közben garantáljuk a méltányosságot és a szociális támogatást. Így az emberek életszínvonala is csupán a szükséges mértékben érezné meg a változást és könnyebben folytatnák ezt a jogkövető magatartást.

## Források jegyzéke:

- Az európai zöld megállapodás, <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/green-deal/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)
- Az európai zöld megállapodás, [https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infojegyzet\\_2020\\_52\\_Europai\\_Zold\\_Megallapodas.pdf/b8ac0727-6099-7847-8b8f-e7288a692136?t=1591606810955](https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infojegyzet_2020_52_Europai_Zold_Megallapodas.pdf/b8ac0727-6099-7847-8b8f-e7288a692136?t=1591606810955) (letöltés dátuma:2023.04.18.)

---

<sup>6</sup>Az európai zöld megállapodás, [https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infojegyzet\\_2020\\_52\\_Europai\\_Zold\\_Megallapodas.pdf/b8ac0727-6099-7847-8b8f-e7288a692136?t=1591606810955](https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infojegyzet_2020_52_Europai_Zold_Megallapodas.pdf/b8ac0727-6099-7847-8b8f-e7288a692136?t=1591606810955) (Letöltés dátuma:2023.04.18.)

- Donáth Anna: A zöld átállást csak szociális érzékenységgel lehet megvalósítani, <https://merce.hu/2022/06/07/donath-anna-a-zold-atallast-csak-szocialis-erzekenyseggel-lehet-megvalositani/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)
- Ha kirúgjuk az uniós klímapolitika egyik lábát, akkor majd egy másikat kell erősítenünk, <https://masfelfok.hu/2021/11/05/europai-unios-klimapolitika-magyarorszag-fit-for-55-lakossag/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)
- Infografika – „Irány az 55%!”: miért szigorítja az EU a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírásokat? <https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/> (letöltés dátuma:2023.04.18.)
- Kibocsátáscsökkentés: a Tanács CO<sub>2</sub>-előírásokat fogadott el a nehézgépjárművekre vonatkozóan <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2019/06/13/cutting-emissions-council-adopts-co2-standards-for-trucks/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)
- Méltányos, igazságos és teljesíthető: az „Irány az 55%!” uniós intézkedéscsomag csak akkor lesz sikeres, ha annak végrehajtásába minden várost és régiót is bevonnak, <https://cor.europa.eu/hu/news/Pages/fit-for-55-package.aspx> (letöltés dátuma:2023.04.18.)
- Tiszta és fenntartható mobilitás, <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/clean-and-sustainable-mobility/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)

# DIGITÁLIS FORRADALOM: A KRIPTOVALUTÁK FELFEDEZÉSE\*

Orosz Krisztián<sup>1</sup>

*Napjainkban újra a közérdeklődés középpontjába kerültek a kriptovaluták. Ezek kora nem most kezdődött, hiszen például a leghíresebb típus, a Bitcoin születése is 2008-ra datálható. Kérdésként merülhet fel azonban, hogy ezen eszközök a jövő fizetőeszközei, elhagyhatatlan befektetések vagy kockázatos üzletet jelentenek. A decentralizált, változékony digitális valuták veszélyeztetik az államok pénzügyi és monetáris rendszerek feletti ellenőrzését, növelhetik a rendszerszintű kockázatot, valamint elősegíthetik a pénzügyi bűnözést is. Ezen okokból kifolyólag a kriptovaluták elleni fellépés globális szinten kulcsfontosságúvá vált, például Kína már 2021-ben megtiltotta a pénzintézeteknek és a fizetési vállalatoknak, hogy kriptovaluta-tranzakciókkal kapcsolatos szolgáltatásokat nyújtsanak. Korábbi bejegyzések már több szempontból körbejárták ezt a témakört (lásd. például: Budai Balázs Benjamin: A blockchain hype és a közgazgatási realitás), azonban a jelen írás a legfőbb szabályozási dilemmák bemutatására törekszik.*

## A bitcoin színrelép

Ki ne hallott volna a Bitcoinról, az első kriptovalutáról, amely mára már ismerté vált az egész világon. Sok embernél merül fel kérdésként, hogy ez egy átverés, vagy a digitális világ egy új korszaka, amely átformálja a pénzpiac világát. A kérdésre rendkívül nehéz választ adni, és a válaszadók véleménye megoszlik a Bitcoint támogatók és az azt elutasító táborában. Míg valamely ország hivatalos fizetőeszközzé tette, addig más országok betiltották vagy rendkívül szigorú szabályok alá vetették ezen valutákat (lásd. például Kína esetét).<sup>2</sup>

A Bitcoin a 2008-as nagy gazdasági világválságot követően indult útjára, amelynek fő célja a centralizált bankok, valamint az állam által irányított és befolyásolt pénzeketől való elválás, azaz egy decentralizált rendszer létrehozása, amely felett nem áll egyetlen felettes szerv vagy szervezet, így teljesen elkülönül a bankszektortól. Lényegében lehetővé teszi a valuta küldését személyek között egy harmadik fél, azaz közvetítő igénybevétele nélkül.

---

\* DOI 10.21867/KjK/2023.2.4.

<sup>1</sup> Orosz Krisztián, egyetemi joghallgató, DE-ÁJK

<sup>2</sup> A Kínai kormány nem kér a kriptovalutákból, <https://kozjavak.hu/kinai-kormany-nem-ker-kriptovalutakbol> (letöltés dátuma: 2023.01.02.)

## A centralizált kriptotőzsdék szabályozatlansága

Jelenleg a világban már több száz millióan használnak kriptovalutát, köszönhetően annak, hogy a néhány éve megalakult kriptotőzsdék, mint például a Binance.com, Crypto.com vagy akár a CoinMarketCap, magában a decentralizált világban egy centralizált platformot hoztak létre, ahol a vásárlói és az eladói szándék egymásra talál, így lényegében mégiscsak egyfajta központosítás jelent meg.

Azonban kérdés, hogy vajon mi véd minket, befektetőket, ha a piac összeomlik, esetlegesen a decentralizált kriptotőzsde csődöt jelent. A Binance, mint a piacon pillanatnyilag jelen lévő legnagyobb kriptotőzsde rendelkezik jelenleg olyan befektetvédelmi alappal a SAFU-val, amely kártéríti a befektetőket egy esetleges csőd során, akárcsak a hagyományos hitelintézetek betéteseinek védelmére szolgáló olyan pénzügyi intézményekkel, mint például a hazánkban működő OBA.<sup>3</sup>

Azonban ez természetesen nem minden. Ahhoz, hogy jelenleg akár Magyarországon, akár más európai országban valaki a fiat tőzsde – azaz a normál, immár megszokott értékpapír tőzsde - piacára léphessen, azaz az adott vállalat részvényeit megvásárolhassák a tőzsdéken, különféle jogszabályoknak kell megfelelni. Ez jelenleg a kriptovilágban nincs meg. Teljes mértékben szabályozatlan. Jelenleg bárki létre tudja hozni saját valutáját akár percek alatt is, amelyet bárki szabadon megvásárolhat és eladhat.

Ez természetesen a csalások melegágya is egyúttal, hiszen rendkívül sok olyan *coin* található az interneten, amely mögött nincs fedezet, nincs valós projekt, lényegében egy valóságos lufi, amit az alkotó bármelyik pillanatban egy „rugpullal” - *ilyen volt például a nagy port kavaró Squid Game sorozat tokenje, amely egy nap alatt több tízezerszeresére nőtte ki magát, majd a befektetők nem tudták kiutalni a betett pénzüket, és a csalók egyszerűen elmentek a pénzzel* - lenullázza a befektetők pénzét. Természetesen ez a decentralizált tőzsdéken nem igazán fordul elő, hiszen az ott listázott *coinok* akár több évre visszamenően leellenőrizhetőek.<sup>4</sup>

Az ilyen magas fokú szabályozatlanságra tekintettel az Európai Parlament, valamint az uniós tagállamok képviselői igyekeznek kidolgozni a kriptoeszközök piacáról szóló szabályozást (MiCA). Ennek egyik oka lehet, hogy az EU megláthatta a kriptopiacban rejlő lehetőségeket, valamint azt a tény, hogy egyre több felhasználó jelenik meg a piacon.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> <https://academy.binance.com/en/glossary/secure-asset-fund-for-users>; (letöltés dátuma: 2023.01.02.)

<sup>4</sup> <https://www.portfolio.hu/uzlet/20220630/uj-kriptopiaci-szabalyozas-keszul-az-eu-ban-fontos-kerdesekben-donthetnek-553471> (letöltés dátuma: 2022.08.25.)

<sup>5</sup> <https://academy.binance.com/en/glossary/secure-asset-fund-for-users> (letöltés dátuma: 2022.08.25.)

## Megoldási lehetőségek a szabályozásra

Mint, ahogy az már a fentiekben többször említésre került, a kriptovilág egy decentralizált hálózat, ahol a fogyasztókat nem védik az Unió fogyasztóvédelmi szabályai. A befektetők sok esetben nem rendelkeznek azokkal a fontos ismeretanyaggal, amely nélkülözhetetlen ahhoz, hogy belekezdjenek a kereskedelembe, holott ez a fajta tőzsde fokozottabban veszélyesebb, mint a normál kereskedelmi tőzsde, legyen akár szó a Budapesti Értékpapír Tőzsdéről, vagy akár a New Yorkban található Wall Streetről. Véleményem szerint azonban az ilyesfajta rugpullók a kriptopiaca vetett hitet az emberekben még inkább rombolják, így szükséges a mihamarabbi szabályozás létrehozása.

Ezen szabályozás létrehozása kimondottan nehéz, hiszen az anonimitás, és a decentralizáltság az egyik fő oka a kriptovaluták létrehozásának. Azonban ennek ellenére néhány alapvető szabályozás mégis szükséges ahhoz, hogy maga ez a rendszer fent tudjon maradni, az emberek hite megmaradjon, hiszen a kereslet és a kínálat aránya fogja meghatározni a piac értékét, amely emberek nélkül elértéktelenedne.

Első és talán a legfontosabb szabály az, hogy nemzetközi szinten legyen egy olyan szabályozás, amely kötelezően előírja, hogy csak olyan személyek hozhatnak létre kriptovaluta váltókat, illetve tárcákat, amelyek rendelkeznek megfelelő fedezettel, és az alapítók személyazonossága az állampolgársága szerinti ország által hitelesített okmány legyen.

Másodsorban szintén szükséges nemzetközi szinten szabályozni azt is, hogy olyan *coinokkal* lehessen kereskedni, és csak olyan valuták legyenek regisztrálva a blokkláncon, amelyek alapítói az imént említett feltételeknek szintén megfelelnek. Úgy gondolom, hogy bár ez által kis mértékben sérül az egyik elsődleges szempont, az anonimitás, ugyanakkor a kereskedőknek joguk van tudni, mibe fektetnek, és joguk van továbbá ahhoz az elváráshoz is, hogy a váltók nem fognak likviditáshiányban szenvedni kifizetéskor. Azonban az, hogy a likviditást hogyan lehet megoldani, kérdéseket vet fel, hiszen jelenleg ez csupán egy központi bank által megoldható, így a kriptovaluták függetlensége nagy mértékben csorbát szenved.

Nem szabad meglepedkeznünk azonban arról, és pozitívként értékelendő, hogy államok – példának okáért Magyarország – a kriptovaluta kereskedelméből származó bevétel után adózási kötelezettséget írnak elő. Minden bizonnyal ez egy hatalmas lépést jelent az államilag elismert, magánszemélyként történő bevételszerzés körében.

Joggal merül fel a kérdés, hogy vajon miért ennyire népszerűek ezek az eszközök, illetve miért hisz benne ilyen sok ember, annak ellenére, hogy nem lehet megfogni, valamint nincs mögötte állami intézmény, amely esetlegesen a befektetőket kártéríténé, ha összeomlik az adott érme. Ennek egyik oka talán abban rejlik, hogy a legnagyobb növekedést a legelső kriptovaluta, a Bitcoin hozta, így aki még annak kezdeti szakaszában beszállt, és vagy bányászta, vagy

megvásárolta azt, mára már többszörös milliomosnak mondhatja magát, ha kitarzott mellette, és ezen gyors meggazdagodás reménye sok ember fantáziáját felkelti. Ezen felül rendkívüli pozitívumként értékelhető, hogy a világ bármely részén tudunk fizetni a kripto kártyánkkal, amely egy fizikai bankkártya a digitális pénzek részére, amely teljes mértékben úgy működik, mint bármely más bankkártya a bankoknál.

A Bitcoin, valamint az egyéb kriptoeszközöket már számtalan alkalommal temették, egy-egy nagyobb értékvesztést követően. Az ilyesfajta nagy volumenű csökkenés, valamint a hatalmas növekedés a piac volatilitásában rejlik. Nagy számokról beszélünk, ha azt mondjuk, több, mint háromszáz millió embernek van már a földön kriptovalutája, azonban azt feltétlenül hozzá kell tenni, hogy a bankszektor, valamint az egyes magánszemélyek milyen mértékben rendelkeznek ilyesfajta valutával, hiszen, ha valaki 1 dollárért vásárolt Bitcoin, már az is felhasználónak minősül, akárcsak az, aki 1 millió dollárért. A piac stabilitását növelheti azonban, hogy az egyes intézményi befektetők megjelennek a piacon, és több száz millió dollár értékben vásárolnak ezen eszközökből.

Ezen fenti stabilitás elérését segíti az, hogy az Adidas, mint vezető világmárka befektet a Metaverzumba, az NFT-k világába, amely még inkább felkelti a közönség érdeklődését a WEB3 iránt.<sup>6</sup> Nem szabad megfélekednünk azonban arról sem, hogy a szinte mindenki által használt közösségi platform, a Facebook is a WEB3-ban látja a jövőt, ahol az emberek dolgozhatnak, játszhatnak, valamint beszélgethetnek az otthonukból.<sup>7</sup>

### **Jó-e vagy rossz a kriptovilág?**

Erre a kérdésre a választ jelenleg nem lehet megmondani, mivel sok érv felsorakoztatható, mind a pozitív, mind pedig a negatív oldalon. Hiszen beszélhetünk róluk, mint a jövő fizetőeszközei, elhagyhatatlan befektetések, de jelenthetnek kockázatos üzletet is. Illetve a decentralizált, változékony digitális valuták veszélyeztetik az államok pénzügyi és monetáris rendszerek feletti ellenőrzését, növelhetik a rendszerszintű kockázatot, valamint elősegíthetik a pénzügyi bűnözést is. Ennek megfelelően a különböző országok is eltérően kezelik, így például Kína egyes területeit tiltja, addig például Oroszország vagy Észtország a technológia kihasználásának módozatain dolgoznak.

---

<sup>6</sup><https://cryptofalka.hu/az-adidas-originals-nft-kollekciot-indit/> (letöltés dátuma: 2022.08.26.)

<sup>7</sup><https://24.hu/tech/2022/02/19/horizon-worlds-300-ezer-regsiztracio-kozossegi-media-virtualis-valosag/> (letöltés dátuma: 2022.08.25.)

**Források jegyzéke:**

- A Kínai kormány nem kér a kriptovalutákból, <https://kozjavak.hu/kinai-kormany-nem-ker-kriptovalutakbol> (letöltés dátuma: 2023.01.02.)
- <https://academy.binance.com/en/glossary/secure-asset-fund-for-users>; (letöltés dátuma: 2023.01.02.)
- <https://www.portfolio.hu/uzlet/20220630/uj-kriptopiaci-szabalyozas-keszul-az-eu-ban-fontos-kerdesekben-donthetnek-553471> (letöltés dátuma: 2022.08.25.)
- <https://academy.binance.com/en/glossary/secure-asset-fund-for-users> (letöltés dátuma: 2022.08.25.)
- <https://cryptofalka.hu/az-adidas-originals-nft-kollekciot-indit/> (letöltés dátuma: 2022.08.26.)
- <https://24.hu/tech/2022/02/19/horizon-worlds-300-ezer-regisztracio-kozossegi-media-virtualis-valosag/> (letöltés dátuma: 2022.08.25.)

# AZ OSZTRÁK KIIGAZÍTÁSI MECHANIZMUS JOGI MEGÍTÉLÉSE\*

*Kovács Adrienn Lilla<sup>1</sup>*

*Hazánkból évről évre egyre több munkavállaló vándorol külföldre a magasabb kereseti lehetőségek érdekében. Ezzel összefüggésben érdemes vizsgálni Magyarország és Ausztria kapcsolatát, mert nyugati szomszédunk az egyik fő célország a külföldi munkavállalást illetően. Jelen tanulmány e jelenséget vizsgálja az osztrák kiigazítási mechanizmus szempontjából.*

## **Bevezetés**

Amennyiben a számtani adatokat vesszük figyelembe 2012. január és 2022. május között – kisebb visszaesések mellett – folyamatos emelkedés figyelhető meg az Ausztriában munkát vállaló magyarok tekintetében. Ez az emelkedés azonban nemcsak az említett év májusáig, de azt követően is folyamatosan megfigyelhető. 2022 júliusában a magyar munkavállalók száma Ausztriában már elérte a 114 448 főt.<sup>2</sup>

Ugyanezen év szeptemberére pedig már 115 252 főt számláltak. Fontos azonban megemlíteni, hogy e szám nem foglalja magában a csekély mértékű bejelentéssel dolgozó munkavállalókat, az egyéni vállalkozókat, illetve azon magyar állampolgárokat sem, akik Ausztriában munkanélküli ellátásra jogosultak. Az említett hónapban tehát valójában 135 180 fő volt az Ausztriában vállalkozó és dolgozó magyar állampolgárok száma.<sup>3</sup>

Ezen statisztikai adatok bemutatásával ismerhető meg, hogy a 2019. január 1-jén Ausztriában bevezetett kiigazítási mechanizmus mennyi magyar állampolgárságú munkavállalót érint vagy érinthet attól függően, hogy van-e gyermekük.<sup>4</sup>

Mindenki számára világos, hogy főként a periféria, valamint a félperiféria országaiból a centrumországokba bevándorló munkások tartják fenn a jóléti

---

\* DOI 10.21867/KjK/2023.2.5.

<sup>1</sup> Kovács Adrienn Lilla, egyetemi joghallgató, DE-ÁJK

<sup>2</sup> Sz. E.: Rekordot döntött az Ausztriában dolgozó magyarok száma, Közélet, 2022. 08. 29.

<https://www.vg.hu/kozelet/2022/08/rekordot-dontott-az-ausztriaban-dolgozo-magyarok-szama> (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)

<sup>3</sup> Osztrák ügyek consulting – Ausztriában dolgozó magyarok irodája és információs portálja: Mennyi magyar dolgozik valójában Ausztriában?, 2022. 12. 08.

[https://www.osztrakugyek.com/hirek/mennyi\\_magyar\\_dolgozik\\_valojaban\\_ausztriaban/](https://www.osztrakugyek.com/hirek/mennyi_magyar_dolgozik_valojaban_ausztriaban/) (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)

<sup>4</sup> Az Európai Unió Bírósága, Kommunikációs Igazgatóság, Sajtó- és Tájékoztatási Egység: 102/22. sz. sajtóközlemény, Luxemburg, 2022. június 16., A C-328/20. sz. ügyben hozott ítélet, Bizottság kontra Ausztria (A családi ellátások indexálása

<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2022-06/cp220102hu.pdf> (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)



szolgáltatásokat. Ezeket a bevándorló személyeket nevezzük vendégmunkásoknak, akik egyrészt sokkal hátrányosabb helyzetből érkeznek, mint amely az adott országban megfigyelhető, másrészt gyakran előfordul, hogy a foglalkoztatásuk feketén, tehát bejelentés nélkül történik. Éppen emiatt nemcsak a munkavállalóknak járó biztonsági hálótól esnek el, de nagyon sok szociális szolgáltatást sem élvezhetnek. A vizsgált osztrák kiigazítási mechanizmus bevezetése által azonban a bejelentett munkavállalók, tehát a családtámogatási rendszer részére adózók sem részesülhetnek nekik járó támogatásokból.<sup>5</sup>

## A kiigazítási mechanizmus visszaságai

A kiigazítási mechanizmus bevezetésével az Osztrák Köztársaság célja az volt, hogy azoknak a családi támogatásoknak és különféle adókedvezményeknek az általános összegét kiszámolják, amelyeket olyan munkavállalóknak nyújtanak, akiknek gyermekei egy másik tagállamban rendelkeznek állandó lakóhellyel. Ezen szabályozással tehát a cél az volt, hogy a családi ellátásokat az arra jogosult gyermekeinek állandó lakóhelye szerinti országtól függően kiigazítsa.<sup>6</sup>

Az új szabályozás tekintetében azt vizsgálták, hogy az Ausztriában dolgozó munkavállaló gyermeke mely tagállamban él. Ennek eredményeképpen pedig csökkentek vagy nőttek a juttatott családi adókedvezmények és támogatások attól függően, hogy a munkát vállaló személy gyermekének milyen árszínvonalú tagállamban található az állandó lakóhelye.<sup>7</sup>

Fontos megemlíteni, hogy a hozzáigazítási koefficiens érték Magyarország tekintetében 0,562 volt. Ez azt jelentette, hogy az osztrák munkavállalókhöz képest azok a magyar munkavállalók, akiknek a gyermeke Magyarországon él közel feleannyival kevesebb szociális juttatást kaphatott.<sup>8</sup>

Az osztrák törvényhozás új szabályozása számos magyar, Ausztriába dolgozni vándorolt személyt érintett hátrányosan az alacsonyabb magyar árszint miatt. A

---

<sup>5</sup> Juhász Vanessza: Jogszerűtlen, hogy alacsonyabb támogatást kapnak a magyar vendégmunkások Ausztriában az EU szerint, 2022. június 16.

<https://merce.hu/2022/06/16/az-eu-szerint-jogszerutlen-ausztria-kettos-merceje-a-vendegmunkasok-szocialis-ellatasa-teren/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)

<sup>6</sup> Az Európai Unió Bírósága, Kommunikációs Igazgatóság, Sajtó- és Tájékoztatási Egység: 102/22. sz. sajtóközlemény, Luxemburg, 2022. június 16., A C-328/20. sz. ügyben hozott ítélet, Bizottság kontra Ausztria (A családi ellátások indexálása)

<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2022-06/cp220102hu.pdf> (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)

<sup>7</sup> Szalai Anikó: A családi támogatások és adókedvezmények egyformán járnak az állampolgár és más EU-tagállamból jövő migráns munkavállalóknak, 2022. 07. 06.

<https://jogaszegylet.hu/jogelet/a-csaladi-tamogatások-es-adokedvezmények-egyformán-járnak-az-allampolgar-es-mas-eu-tagallambol-jovo-migrans-munkavallaloknak/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

<sup>8</sup> Juhász Vanessza: Jogszerűtlen, hogy alacsonyabb támogatást kapnak a magyar vendégmunkások Ausztriában az EU szerint, 2022. június 16.

<https://merce.hu/2022/06/16/az-eu-szerint-jogszerutlen-ausztria-kettos-merceje-a-vendegmunkasok-szocialis-ellatasa-teren/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

fentebb említett adatok vonatkozásában elmondható, hogy ezen kiigazítási mechanizmus körülbelül 40 000 magyar gyermeket érintett.<sup>9</sup>

Ezzel kapcsolatban az Európai Bizottság (továbbiakban: Bizottság) 2020. július 22-én kereseti kérelmet nyújtott be az Európai Unió Bíróságához (továbbiakban: Bíróság) az Osztrák Köztársasággal szemben. A Bizottság a Bíróságtól annak megállapítását kérte, hogy az Osztrák Köztársaság az említett kiigazítási mechanizmus bevezetésével megsértette a 883/2004/EK rendelet 4., 7. és 67. cikkéből, továbbá a 492/2011/EU rendelet 7. cikkének (2) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.<sup>10</sup>

A Bizottság mivel úgy vélte, hogy a kiigazítási mechanizmus, valamint az osztrák állampolgárokhoz viszonyított eltérő, hátrányos bánásmód a migráns munkavállalókkal szemben uniós jogba ütközik, azzal ellentétes, kötelezettségzegés megállapítása iránti keresetet indított a Bíróság előtt Ausztriával szemben.<sup>11</sup>

### A 883/2004/EK rendelet megsértése

A szociális biztonsági rendszerek koordinálásáról szóló 883/2004/EK rendelet 4. cikke az egyenlő bánásmódról rendelkezik, amely kimondja, hogy azon személyek, akik a rendelet hatálya alá tartoznak, bármely tagállamban azonos ellátásokat élveznek az adott tagállam állampolgáraival, továbbá ugyanazon kötelezettségek is vonatkoznak rájuk. Ez tehát azt jelenti, hogy az Ausztriában dolgozó magyar állampolgárokat nem csak ugyanolyan kötelezettségek terhelik, mint az osztrák állampolgárokat, de ugyanazon ellátásokra is jogosultak. Az említett rendelet 7. cikke azzal összefüggésben állapít meg kötelezettséget, hogy mi történik akkor, ha a pénzbeli ellátás tekintetében kedvezményezett vagy tag családtagjai nem az ellátások nyújtásáért felelős intézmény székhelye szerinti tagállamban élnek. Ezzel kapcsolatban a rendelet kimondja, hogy a fizetendő pénzbeli ellátások összege nem csökkenthető, nem változtatható meg, nem lehet őket felfüggeszteni, visszavonni vagy elkobozni amiatt, hogy az említett családtagok egy másik tagállamban rendelkeznek állandó lakóhellyel.<sup>12</sup>

Ennek értelmében tehát nem alkalmazható hátrányos megkülönböztetés a családtámogatások rendszerében azon magyar állampolgárságú

<sup>9</sup> Szabad Magyar Szó: Ellentétes az uniós joggal a családi pótlékra vonatkozó osztrák szabályozás, <https://szmsz.press/2022/06/16/ellentetes-az-unios-joggal-a-csaladi-potlekra-vonatkozo-osztrak-szabalyozas/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

<sup>10</sup> InfoCuria – Ítélezési gyakorlat, 2020. július 22-én benyújtott kereset – Európai Bizottság kontra Osztrák Köztársaság <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=7F7BA0EA55C92600325D99F719D2E0D5?text=&docid=230707&pageIndex=0&doclang=HU&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=931121> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

<sup>11</sup> P. L.: Döntött az Európai Bíróság, jogellenesen kapnak kevesebb családi pótlékot az Ausztriában dolgozó magyarok, <https://nepszava.hu/3160399-europai-birosag-itelet-ausztria-ingazo-munkavallalok> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

<sup>12</sup> 883/2004/EK rendelet

munkavállalókkal szemben, akik bár Ausztriában dolgoznak, a családtagjaik Magyarországon élnek.

Végül, de nem utolsó sorban a 883/2004/EK rendelet 67. cikke rendelkezik a más tagállamban élő családtagokról. Ezen cikk értelmében az adott személy, valamint a másik tagállamban élő családtagjaik is az illetékes tagállamban elfogadott jogszabályok szerint jogosultak családi ellátásokra úgy, mintha az említett tagállamban rendelkeznének lakóhellyel.<sup>13</sup>

Ez tehát azt jelenti, hogy mind az Ausztriában dolgozó magyar munkavállaló, mind pedig a Magyarországon élő családtagjaik az osztrák jogszabályok szerint jogosultak a családi ellátásokra. Ezen cikk vizsgálata során is megállapítható tehát, hogy nem alkalmazható hátrányos megkülönböztetés az ellátások összegének megállapításakor pusztán azért, mert a munkavállaló gyermekei nem az adott tagállamban rendelkeznek állandó lakóhellyel.

### **A 492/2011/EU rendelet megsértése**

A Bizottság véleménye alapján mindezekon túl Ausztria megsértette a munkavállalók Unión belüli szabad mozgásáról szóló 492/2011/EU rendelet 7. cikkének (2) bekezdését is, amely kimondja, hogy „*Az említett munkavállaló a hazai munkavállalókkal azonos szociális és adókedvezményeket élvez*”.<sup>14</sup>

Ezen bekezdés tekintetében az említett munkavállaló nem más, mint, aki az Unión belüli szabad mozgás jogával rendelkezik. A vizsgált ügy vonatkozásában pedig azon magyar állampolgárságú munkavállaló, aki Ausztriában dolgozik. Ezáltal tehát megállapítható, hogy a magyarok az osztrákokkal azonos szociális és adókedvezményeket élveznek.

### **Összegzés**

Az Osztrák Köztársaság tehát a kiigazítási mechanizmussal megsértette a fent említett rendeleteket. A Bíróság ítéletében kimondta, egyrészt hogy az Osztrák Köztársaság azzal, hogy a családi bónusz pluszra, az egyedüli keresőknek járó adókedvezményre, a gyermeket egyedül nevelőknek járó adókedvezményre, a tartásdíj után járó adókedvezményre alkalmazandó kiigazítási mechanizmust vezetett be azon migráns munkavállalókat érintően, akiknek a gyermekei egy másik tagállamban rendelkeznek állandó lakóhellyel, megsértette a 492/2011/EU rendelet 7. cikkének (2) bekezdéséből fakadó kötelezettségeit. Ennek oka, ahogyan már korábban is említettem, hogy a rendelet értelmében a magyar állampolgárságú munkavállalók az osztrák munkavállalókkal azonos szociális és adókedvezményeket élveznek. Ezen túlmenően azonban megsértették a 883/2004/EK rendelet fentebb már említett cikkeit is. Ennek oka,

---

<sup>13</sup> 883/2004/EK rendelet

<sup>14</sup> 492/2011/EU rendelet

hogy az eltartott gyermek után járó adókedvezményre, valamint a családi támogatásokra alkalmazandó kiigazítási mechanizmust vezetett be azokkal a munkavállalókkal kapcsolatban, akik gyermekeinek állandó lakóhelye egy másik tagállamban található.<sup>15</sup>

Az eltartott gyermek után járó adókedvezmény, valamint a családi támogatások olyan családi ellátások, amelyek a szociális biztonsági rendszerek koordinálásáról szóló rendelet hatálya alá tartoznak. Ezáltal pedig se nem csökkenthetők, se nem módosíthatók azon okból, hogy az arra jogosult, esetlegesen családtagjai nem az ellátást nyújtó tagállamban rendelkeznek állandó lakóhellyel.<sup>16</sup>

Kiemelte továbbá a Bíróság azt is, hogy az említett migráns, jelen esetben magyar állampolgárságú munkavállalók a hazai munkavállalókkal azonosan vesznek részt az adókedvezmények alapjául szolgáló hozzájárulások finanszírozásában. Mindezt úgy, hogy nem veszik figyelembe, hogy mely tagállamban található a munkavállaló gyermekének állandó lakóhelye. Ez a közvetett hátrányos megkülönböztetés, mely az állampolgárságon alapul, sérti a munkavállalóknak az Európai Unión belüli szabad mozgására vonatkozó rendeletet is.<sup>17</sup>

Mindemellett a Bíróság kötelezte az Osztrák Köztársaságot nem csak a saját költségeinek, de a Bizottság oldalán felmerült költségek viselésére is.<sup>18</sup> Az osztrák kiigazítási mechanizmussal kapcsolatban a Bíróság megállapította, hogy *„ez a kiigazítási mechanizmus állampolgárságon alapuló közvetett hátrányos megkülönböztetésnek minősül, amely semmiképpen nem igazolt”*.<sup>19</sup>

---

<sup>15</sup> InfoCuria – Ítélezési gyakorlat, A Bíróság (második tanács) 2022. június 06-i ítélete – Európai Bizottság kontra Osztrák Köztársaság  
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=7F7BA0EA55C92600325D99F719D2E0D5?text=&docid=263700&pageIndex=0&doclang=HU&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=931121> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

<sup>16</sup> P. L.: Döntött az Európai Bíróság, jogellenesen kapnak kevesebb családi pótlékot az Ausztriában dolgozó magyarok, 2022. 06.16.  
[https://nepszava.hu/3160399\\_europai-birosag-itelet-ausztria-ingazo-munkavallalok](https://nepszava.hu/3160399_europai-birosag-itelet-ausztria-ingazo-munkavallalok) (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

<sup>17</sup> Szalai Anikó: A családi támogatások és adókedvezmények egyformán járnak az állampolgár és más EU-tagállamból jövő migráns munkavállalóknak, 2022. 07. 06.  
<https://jogaszegylet.hu/jogelet/a-csaladi-tamogatások-es-adokedvezmények-egyforman-járnak-az-allampolgar-es-mas-eu-tagallambol-jovo-migrans-munkavallaloknak/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

<sup>18</sup> InfoCuria – Ítélezési gyakorlat, A Bíróság (második tanács) 2022. június 16-i ítélete – Európai Bizottság kontra Osztrák Köztársaság  
<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=7F7BA0EA55C92600325D99F719D2E0D5?text=&docid=263700&pageIndex=0&doclang=HU&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=931121> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

<sup>19</sup> Juhász Vanessza: Jogszerűtlen, hogy alacsonyabb támogatást kapnak a magyar vendégmunkások Ausztriában az EU szerint, 2022. június 16.  
<https://merce.hu/2022/06/16/az-eu-szerint-jogszerutlen-ausztria-kettos-merceje-a-vendegmunkások-szocialis-ellatasa-teren/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

**Források jegyzéke:**

- Sz. E.: Rekordot döntött az Ausztriában dolgozó magyarok száma, Közélet, 2022. 08. 29.
- <https://www.vg.hu/kozelet/2022/08/rekordot-dontott-az-ausztriaban-dolgozo-magyarok-szama> (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)
- Osztrák ügyek consulting – Ausztriában dolgozó magyarok irodája és információs portálja: Mennyi magyar dolgozik valójában Ausztriában?, 2022. 12. 08.  
[https://www.osztrakugyek.com/hirek/mennyi\\_magyar\\_dolgozik\\_valojaban\\_ausztriaban/](https://www.osztrakugyek.com/hirek/mennyi_magyar_dolgozik_valojaban_ausztriaban/) (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)
- Az Európai Unió Bírósága, Kommunikációs Igazgatóság, Sajtó- és Tájékoztatási Egység: 102/22. sz. sajtóközlemény, Luxemburg, 2022. június 16., A C-328/20. sz. ügyben hozott ítélet, Bizottság kontra Ausztria (A családi ellátások indexálása, <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2022-06/cp220102hu.pdf> (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)
- Juhász Vanessza: Jogszerűtlen, hogy alacsonyabb támogatást kapnak a magyar vendégmunkások Ausztriában az EU szerint, 2022. június 16.
- <https://merce.hu/2022/06/16/az-eu-szerint-jogszerutlen-ausztria-kettos-merceje-a-vendegmunkasok-szocialis-ellatasa-teren/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)
- Az Európai Unió Bírósága, Kommunikációs Igazgatóság, Sajtó- és Tájékoztatási Egység: 102/22. sz. sajtóközlemény, Luxemburg, 2022. június 16., A C-328/20. sz. ügyben hozott ítélet, Bizottság kontra Ausztria (A családi ellátások indexálása)
- <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2022-06/cp220102hu.pdf> (letöltés dátuma: 2023. 04. 21.)
- Szalai Anikó: A családi támogatások és adókedvezmények egyformán járnak az állampolgár és más EU-tagállamból jövő migráns munkavállalóknak, 2022. 07. 06.
- <https://jogaszegylet.hu/jogelet/a-csaladi-tamogatasok-es-adokedvezmenyek-egyforman-jarnak-az-allampolgar-es-mas-eu-tagallambol-jovo-migrans-munkavallaloknak/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)
- Juhász Vanessza: Jogszerűtlen, hogy alacsonyabb támogatást kapnak a magyar vendégmunkások Ausztriában az EU szerint, 2022. június 16.
- <https://merce.hu/2022/06/16/az-eu-szerint-jogszerutlen-ausztria-kettos-merceje-a-vendegmunkasok-szocialis-ellatasa-teren/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)
- Szabad Magyar Szó: Ellentétes az uniós joggal a családi pótlékra vonatkozó osztrák szabályozás,

- <https://szmsz.press/2022/06/16/ellentetes-az-unios-joggal-a-csaladi-potlekra-vonatkozo-osztrak-szabalyozas/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)
- InfoCuria – Ítélezési gyakorlat, 2020. július 22-én benyújtott kereset – Európai Bizottság kontra Osztrák Köztársaság
  - <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=7F7BA0EA55C92600325D99F719D2E0D5?text=&docid=230707&pageIndex=0&doclang=HU&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=931121> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)
  - P. L.: Döntött az Európai Bíróság, jogellenesen kapnak kevesebb családi pótlékot az Ausztriában dolgozó magyarok, [https://nepszava.hu/3160399\\_europai-birosag-itelet-ausztria-ingazomunkavallalok](https://nepszava.hu/3160399_europai-birosag-itelet-ausztria-ingazomunkavallalok) (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)
  - Corrigendum to Regulation (EC) No 883/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the coordination of social security systems, OJ L 200, 7.6.2004, p. 1–49.
  - Az Európai Parlament és a Tanács 492/2011/EU rendelete (2011. április 5. ) a munkavállalók Unión belüli szabad mozgásáról. OJ L 141, 27.5.2011, p. 1–12.
  - InfoCuria – Ítélezési gyakorlat, A Bíróság (második tanács) 2022. június 06-i ítélete – Európai Bizottság kontra Osztrák Köztársaság
  - <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=7F7BA0EA55C92600325D99F719D2E0D5?text=&docid=263700&pageIndex=0&doclang=HU&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=931121> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)
  - <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=7F7BA0EA55C92600325D99F719D2E0D5?text=&docid=263700&pageIndex=0&doclang=HU&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=931121> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)
  - Juhász Vanessza: Jogszerűtlen, hogy alacsonyabb támogatást kapnak a magyar vendégmunkások Ausztriában az EU szerint, 2022. június 16.
  - <https://merce.hu/2022/06/16/az-eu-szerint-jogszerutlen-ausztria-kettosmerceje-a-vendegmunkasok-szocialis-ellatasa-teren/> (letöltés dátuma: 2023. 04. 22.)

---

## FÓRUM

---

Fórum rovatunkban a Közjavak folyóirat korábbi számaiban megjelent tanulmányokhoz érkezett hozzászólásokat, vitaindítókat, reflexiókat, megjegyzéseket közöljük. A közös gondolkodás alapjainak továbbépítéséhez kíván fórumot biztosítani, továbbá a közjogi kutatások aktuális kérdéseinek megvitatásához, közvetlenül teret adva az aktuális témákkal kapcsolatos hírek megjelenésének, valamint a szakmai vélemények és különböző álláspontok közlésének a különböző jogágak közötti szabad és kötetlen kommunikáció jegyében.

### PÉNZÜGYI JOGOT OKTATÓK KONFERENCIÁJA\*

*Lovas Dóra<sup>1</sup>*

A DE ÁJK Pénzügyi Jog és Közmenedzsment Tanszék szervezésében 2023. május 19-én Debrecenben került megrendezésre a Pénzügyi Jogot Oktatók Konferenciája, amely „*Az Államelvű fordulat a piac gazdasági szabályozásában című, az ITM NKFIH „OTKA” K 134499. számú*” projektje keretében valósult meg. A Tanszék immáron harmadik alkalommal rendezte meg a 2006-ban kezdődő szakmai rendezvénysorozatot, amely központjában a különadók és a nemzeti vagyon kérdéskörei álltak.

Szikora Veronika dékán asszony köszöntőjét követően, házigazdaként Prof. Horváth Tamás tszv. egyetemi tanár (DE JAK) nyitotta meg a rendezvényt, amelyet Darák Péter egyetemi docens (ELTE ÁJK) az ágazati különadók és állami szabályozási szerepekkel összefüggésben tett vitaindító előadása követett. Olyan szakmai kérdések kerültek felszínre, amely a különadó pénzügyi alkotmányosságának kérdéskörét, diszkriminatív jellegének vizsgálatát, redisztributív és közhatalmi funkcióját érintették. Az elmúlt húsz évben a különadók – többnyire a válságok hatására bevezetett - három hulláma követte egymást, azonban a 2010 előtt, illetve után, majd a COVID-19 járvány, és az orosz-ukrán háború okozta energiaválság okozta recessziót követően bevezetett rendkívüli közterhek mögött más és más jogpolitikai indokok és érvek álltak. Felvetődött a kérdés, hogy az első hullám során piaci elégtelenségek kezelése érdekében bevezetett regulációs megoldások, ma ugyanezt a szerepet töltik e be, mint elődjeik, illetve milyen változásokon ment

---

\* DOI 10.21867/KjK/2016.5.7.

<sup>1</sup> Dr. Lovas Dóra, egyetemi adjunktus, DE-ÁJK

keresztül szerepük az évek során. Hiszen az újonnan bevezetett közterhek gyakran az általános adórendszer részei maradnak, azaz nem átmeneti jelleggel kerülnek alkalmazásra, továbbá az összes adóbevétel csaknem 14%-át teszik ki (magasabb mértéket mint pl.: a társasági adó), amely más megvilágításba helyezi az adórendszerbe betöltött helyüket is. Az Európai Unió Bírósága az uniós keretek vizsgálatát több ízben elvégezte, azonban az látszik, hogy főként a jelenlegi válságok hatására a kontroll gyengült, míg az Alkotmánybíróságot az alkotmányos keretek vizsgálatakor kötik az adóssághely eredményeképpen bevezetett korlátok. További diskurzus tárgyát képezheti, hogy vajon a dogmatikai keretek mennyiben tarthatóak vagy azokat újra kell gondolni? Hiszen egyre több a rendkívüli helyzet, miközben az alkotmányos keretek kiszámítható adózást követelnek meg.



A konferencia második nagy vitaindító előadását Prof. Nagy Zoltán egyetemi tanár (ME ÁJK) tartotta „Nemzeti és állami vagyonnal való gazdálkodás” címmel. Az előadás olyan érdekes kérdéseket feszegetett, amely szintén további szakmai viták tárgyát képezhetik. Magyarországon a rendszerváltást követően az állam privatizáció révén kiesett a nagyobb, stratégiaileg fontos vállalkozásokból, azonban már a 2008-as válság után - a COVID-19 és energiaválságot követően fokozottabban - egy visszaállamosítási tendencia figyelhető meg, főként a stratégiaileg fontos ágazatokkal kapcsolatban. Bővült a közszolgáltatások köre, miközben gyakorivá vált azok delegált feladatellátása, illetve az is jól látszik, hogy olyan ágazatokban, ahol kevésbé valószínűsíthető profit az állam kezd háttérbe vonulni és a piacra bízza azok biztosítását.



A szakmai előadásokon túl a konferencia lehetőséget adott az intézményközi kapcsolatok fejlesztésére, egyetemi oktatási tapasztalatok megosztására és a résztvevők közti informális beszélgetésekre is.

---

## HÍRÖSSZEFOGLALÓK

---

Hírösszefoglaló rovatunkban a MTA-DE Közszolgáltatási Kutatócsoport munkájában résztvevő egyetemi hallgatók írásait közöljük. A rovat célja, hogy a Közjavak blog és folyóirat profiljába illeszkedő, – a közjog területét tágan értelmezve – legfrissebb tudományos hírekről, álláspontokról, az egyes közjogi szervek döntéseiről első kézből nyújtson információt az olvasóközönségnek.

### **A TÖRVÉNYSZÉK ELUTASÍTOTTA A WIZZ AIR MEGMENTÉSI TÁMOGATÁS TÁRGYÁBAN BENYÚJTOTT MEGSEMISÍTÉSI KERESÉT\***

Az Európai Unió Bíróságának Törvényszéke (a továbbiakban: Törvényszék) a Románia által a Covid-19 világitárvánnyal összefüggésben a Blue Air légitársaságnak nyújtott támogatást jóváhagyó bizottsági határozat elleni keresetet teljes egészében elutasította.

Az ügyben a felperes, a Wizz Air Hungary Légitársasági Zrt (továbbiakban: Wizz Air) volt, aki a Románia-Covid19: a Blue Air javára nyújtott támogatásra vonatkozó bizottsági határozat megsemmisítését kérte az EUMSZ 263.cikke alapján.

A vitatott határozatban Románia 2020 áprilisától az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdésének megfelelően egy meghatározott összegű kölcsön formájú, a román állam kezességvállalása mellett nyújtott támogatási intézkedést jelentett be az Európai Bizottságnak a Blue Air légitársaság javára. Az intézkedés két külön támogatásra vonatkozott. Egyik arra irányult, hogy megtérítésék a Covid-19 járvánnyal összefüggésben okozott károkat a légitársaságnak, ez az úgy nevezett kártalanítási intézkedés. A másik támogatás pedig arra irányult, hogy fedezze a Covid miatt elszenvedett súlyos működési veszteségből eredő szükségleteit, ez a megmentési támogatás.

A Bizottság az EUMSZ 108. cikk (3) bekezdése alapján hivatalos vizsgálati eljárás megindítása nélkül megállapította, hogy az intézkedés olyan állami támogatásnak minősül, amelynek mind a kettő része, ezért ez összeegyeztethető a belső piaccal.

Ezzel szemben a Wizz Air, mint felperes, megsemmisítés iránti keresetet nyújtott be, melyet a Törvényszék elutasított. A felperes azt kifogásolta, hogy a

---

\* Készítette: *Iványi Rita*, joghallgató, DE ÁJK

Bizottság a légitársaság által a Covid19 járvánnyal összefüggésben elszenvedett károk értékelése során hibákat követett el.

A Törvényszék elutasítja a téves alkalmazáson alapuló megsemmisítési jogalapot. A Törvényszék álláspontjában szerepel többek között, hogy a vitatott EUMSZ rendelkezés alá tartozik ez az ügy, mivel a kárt okozó eseménynek a támogatással helyreállítani kívánt kár meghatározó okának kell minősülnie, és a kár közvetlen okának kell lennie, ami jelen esetben is így történt. A kártalanítási intézkedés belső piaccal összeegyeztethetőségénél azt vizsgálta a Bizottság, hogy valóban a Covid19 járvánnyal összefüggésben bevezetett utazási korlátozások miatt szenvedte el a kárt a Blue Air légitársaság, vagy a kár egy része már ezt megelőzően fennálló nehézségeknek volt-e köszönhető. Ezt alaposan átvizsgálva a Bizottság megállapította, hogy Covid-19 világjárvánnyal összefüggésben előírt utazási korlátozások miatt elszenvedett károk megtérítésére szolgál.

A Törvényszék elutasította továbbá felperes azon érvét, hogy a Bizottság hibát követett el, amikor a támogatásnál a közös érdekű célt vette figyelembe. Megállapították, hogy a Blue Air által nyújtott szolgáltatás fontos jellege abban áll, hogy mind a belföldi, és mind a nemzetközi légi útvonalakon fontos szerepet tölt be, és ezen utakat a helyi kisvállalkozók, és a külföldön letelepedett román közösség veszi igénybe főleg, mivel ezek alacsony költségű légi útvonalaknak minősülnek. Ez alapján a Bizottság megállapította, hogy a Blue Air légi járatai emiatt is nehezen helyettesíthetők, ezért piaci rést töltenek be.

Összefoglalva tehát, mivel a felperes által hivatkozott érvek egyike sem megalapozott, ezért a Törvényszék a keresetet teljes egészében elutasította.

### **Források jegyzéke:**

- <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2023-03/cp230053hu.pdf>

## TELEFONLEHALLGATÁS ENGEDÉLYEZÉSÉHEZ KAPCSOLÓDÓ INDOKOLÁSI KÖTELEZETTSÉGRŐL DÖNTÖTT AZ EUB\*

### Az ügy előzményei

2017-ben a bolgár büntetőbíróság elnöke a nyomozást irányító ügyészség részletes indoklást tartalmazó kérelme alapján engedélyezte négy, súlyos szándékos bűncselekmények elkövetésével gyanúsított természetes személy telefonjának lehallgatását.

Az indokolásokat tekintve az elnök azt a bolgár bírói gyakorlatot követte, amely szerint egy előre megfogalmazott és egyedi indokolást nem tartalmazó sablonszöveget vesznek alapul, amely lényegében csupán azt említi meg, hogy a telefonlehallgatásra vonatkozó, hivatkozott nemzeti jogszabályokat tiszteletben tartották, míg a kérelmet benyújtó hatóságot, az érintett személyek neveit és telefonszámait, valamint az elkövetett bűncselekmény körülményeit nem tartalmazza. A négy természetes személy ellen ezt követően vádat emeltek bünszervezetben való részvétel miatt, majd az ügyet az érdemben eljáró szakosított büntetőbíróság elé utalták. Az ügygel kapcsolatos rögzített beszélgetések tartalma közvetlen jelentőséggel bír a vádirat megalapozottságának megállapítása szempontjából, így a büntetőbíróságnak előzetesen ellenőriznie kell a jogszerűségét a lehallgatások engedélyezéséhez vezető eljárásnak. Ezen ellenőrzés keretében merült fel a kérdés, hogy a telefonlehallgatásokat engedélyező határozatok indokolásával kapcsolatos nemzeti gyakorlat összeegyeztethető-e az Európai Unió Alapjogi Chartájával összefüggésben értelmezett „elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelvvel”. Éppen ezért előzetes döntéshozatal céljából a Bírósághoz fordult. Amennyiben a kérdésekre a válasz nem lenne a büntetőbíróság arra kíváncsi, hogy ellentétes-e az uniós joggal a nemzeti törvény olyan értelmezése, hogy az ilyen engedély alapján szerzett információkat felhasználják a vád bizonyítására.

### Az első kérdésről

Az első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy a 2002/58 irányelv 15. cikkének (1) bekezdését a Charta 47. cikkének második bekezdésével összefüggésben úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti gyakorlat, amely szerint a különleges nyomozási módszerek alkalmazását a bűnüldöző hatóságok indokolt kérelme

---

\* Készítette: *Balogh Lilla*, joghallgató, DE ÁJK

nyomán engedélyező bírósági határozatokat előre meghatározott sablonszöveggel fogalmazzák, azok egyedi indokolást nem tartalmaznak, és az engedély érvényességi idején túlmenően csak azt állapítják meg, hogy a hivatkozott jogszabályi követelményeket tiszteletben tartották.

Ezen irányelv 5. cikkének (1) bekezdése rögzíti a nyilvános hírközlő hálózatok és a nyilvánosan elérhető elektronikus hírközlési szolgáltatások segítségével történő közlések és az azokra vonatkozó forgalmi adatok titkosságának elvét. A 15. cikk (1) bekezdése rögzített esetek kivételével tilos a közléseknek és a vonatkozó forgalmi adatoknak a meghallgatása, tárolása, elfogása vagy megfigyelése abban az esetben, ha az érintett felhasználó nem járul hozzá. A cikk továbbá megengedi, hogy a tagállamok jogszabályi intézkedéseket fogadjanak el az 5.cikk által előírt jogok és kötelezettségek hatályának korlátozására vonatkozóan, különösen akkor, ha a korlátozás szükséges, megfelelő és arányos intézkedés, melynek célja a bűncselekmények megelőzése, kivizsgálása, felderítése és üldözése. Azonban ezen korlátozás összhangban kell álljon az uniós jog általános elveivel, beleértve a Chartában rögzített jogokat, szabadságokat és elveket.

E tekintetben a hatáskörrel rendelkező hatóságok adatokhoz való hozzáférését szabályozó jogszabályi intézkedéseknek nemcsak azt kell megkövetelniük, hogy e hozzáférés megfeleljen a jogszabályi intézkedések által elérni kívánt célnak, hanem rendelkezniük kell a kezelésre vonatkozó anyagi jogi és eljárásjogi feltételekről is.

Ennélfogva, amennyiben a 15. cikknek (1) bekezdése alapján elfogadott jogszabályi intézkedés azt írja elő, hogy az elektronikus közlések titkosságának az irányelv 5. cikkének (1) bekezdésében rögzített elvét bírósági határozattal korlátozni lehet, e 15. cikknek a Charta 47. cikkének második bekezdésével összefüggésben értelmezett (1) bekezdése annak előírására kötelezi a tagállamokat, hogy az ilyen határozatoknak indokolást kell tartalmazniuk.

Meg kell jegyezni azonban, hogy a bolgár jogban a különleges nyomozási módszerek engedélyezését egy olyan eljárás előzi meg, amelynek célja, hogy egy megalapozottan gyanúsított súlyos, szándékos bűncselekményt előkészítő vagy elkövető adatait hatékonyan és gyorsan begyűjtsék, melyre más módon nem, vagy csak rendkívüli nehézségek árán tehetnének szert. Az ilyen módszerek alkalmazását kérni jogosult hatóságnak a nemzeti jog szerint írásban, indoklással ellátott és részletes kérelmet kell benyújtania az illetékes bírósághoz, kifejtve benne a vizsgálat tárgyát képező bűncselekményt, a nyomozás során hozott intézkedéseket és azok eredményeit, a megfigyelendő személy vagy helyiség azonosításra alkalmas adatait, az alkalmazni kívánt módszert, a megfigyelés időtartamát annak megfelelő indoklásával, valamint azon okokat, melyek elengedhetetlenné teszik a különleges nyomozási módszer alkalmazását.

E tekintetben, amennyiben az említett eljárás keretében az illetékes bíróság

megvizsgálta a részletes kérelem indokait, és a vizsgálata alapján úgy ítéli meg, hogy e kérelem indokolt, úgy kell tekinteni, hogy e bíróság egy előre megfogalmazott, a jogszabályi követelmények tiszteletben tartását feltüntető sablonszöveg aláírásával jóváhagyta a kérelem indokolását, és egyúttal meggyőződött a jogszabályi követelmények tiszteletben tartásáról. Az Európai Bizottság írásbeli észrevételeiben rámutat, mesterkélt lenne megkövetelni, hogy a különleges nyomozási módszerek alkalmazására vonatkozó engedély külön és részletes indokolást tartalmazzon, amikor az engedély megadásának alapjául szolgáló kérelem a nemzeti jogszabályoknak megfelelően már tartalmaz ilyen indokolást. Mindezek mellett a Bíróság kimondta, hogy amint az érintett személyt/személyeket tájékoztatták a lehallgatásról, az Alapjogi Chartában előírt indokolási kötelezettség megköveteli, hogy mind az érintett személy, mind pedig az ügyben eljáró, az engedély jogszerűségét vizsgálni hivatott bíróság megérthesse ezen engedély indokait. Ennek érdekében nemcsak az engedélyt megadó határozathoz, hanem az engedélyt kérő hatóság kérelméhez is hozzá kell férniük. A kérdést előterjesztő bíróság feladata tehát annak vizsgálata, hogy az említett gyakorlat keretében biztosított-e a Charta és a 2002/58 irányelv e rendelkezésének tiszteletben tartása. E célból kell vizsgálnia, hogy mind az a személy, akivel szemben különleges nyomozási módszereket alkalmaztak, mind pedig az e módszerek alkalmazására vonatkozó engedély jogszerűségének felülvizsgálatára hivatott bíróság megértheti-e ezen engedély indokait.

Amennyiben az engedélyt megadó határozat csupán az engedély érvényességi idejét és azt állapítja meg, hogy a hivatkozott jogszabályi rendelkezéseket tiszteletben tartották, alapvető fontosságú, hogy a kérelem minden szükséges információt feltüntessen, hogy mind az érintett személy, mind pedig a megadott engedély jogszerűségét felülvizsgáló bíróság megérthesse, hogy az engedélyt kiadó bíróság kizárólag ezen információk alapján arra a következtetésre jutott, hogy valamennyi jogi követelményt tiszteletben tartották.

Amennyiben azonban kérelem és az azt jóváhagyó engedély együttes olvasata nem teszi lehetővé ezen engedély indokainak könnyű és egyértelmű megértését, akkor megállapítható, hogy a 2002/58 irányelv 15. cikkének a Charta 47. cikkének második bekezdésével összefüggésben értelmezett (1) bekezdéséből eredő indokolási kötelezettséget nem tartották tiszteletben.

## **A második kérdésről**

Az első kérdésre adott válasza tekintettel a második kérdés megválaszolását a Bíróság nem tartotta szükségesnek.

## A Bíróság (harmadik tanács) határozata

Az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről szóló, 2002. július 12-i 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („Elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv”) 15. cikkének az Európai Unió Alapjogi Chartája 47. cikkének második bekezdésével összefüggésben értelmezett (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy *„azzal nem ellentétes az olyan nemzeti gyakorlat, amely szerint a különleges nyomozási módszerek alkalmazását a bűnüldöző hatóságok indokolt és részletes kérelme nyomán engedélyező bírósági határozatokat előre meghatározott sablonszöveggel fogalmazzák, azok egyedi indokolást nem tartalmaznak, és az engedély érvényességi idején túlmenően csak azt állapítják meg, hogy a hivatkozott jogszabályi követelményeket tiszteletben tartották, feltéve hogy a határozat és az engedély iránti kérelem együttes olvasata alapján könnyen és egyértelműen megállapítható, hogy az illetékes bíróság miért ítélte úgy, hogy az egyedi esetre jellemző ténybeli és jogi elemek fényében a jogi követelményeket tiszteletben tartották, mindamelllett hogy az engedély iránti kérelmet az adott engedélyezést követően azon személy számára hozzáférhetővé teszik, akivel szemben a különleges nyomozási módszerek alkalmazását engedélyezték.”*

### Források jegyzéke:

- C-349/21. sz. ügy A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács) 2023. február 16. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:62021CJ0349>

## ÚJABB LENGYEL DEVIZAHITELES ÜGY AZ EUB ELŐTT\*

*Anthony Michael Collins főtanácsnok nemrég közzétett indítványában ismét egy lengyel devizahiteles ügyben fejtette ki érveit, mely alapját egy lengyel bíróság által kezdeményezett előzetes döntéshozatali eljárás adta. A 2008-as válság kitörését követően számos bírósági perben sorakoztak fel egymással szemben az adósok és a hitelintézetek Európa szerte, a drasztikusan megemelt kamatlábak következtében. A lengyel bíróságok joggyakorlatát tekintve megfigyelhetjük, hogy az esetek nagy többségében az adósok védelmére keltek, ugyanakkor ebben az ügyben még nincsen jogerős ítélet, azonban figyelemre méltó a főtanácsnok indítványában megfogalmazott előzetes vélemény.*

### Előzmények

A 2000-es évek elején Lengyelországban a hitelintézetek több tízezer, svájci frank alapú jelzáloghitelt bocsátott ki a fogyasztóknak még hozzá ingatlanvásárlás céljára. Hatalmas népszerűségnek örvendett az ilyesfajta hiteltermék ugyanis e jelzáloghitelekre alkalmazandó kamatlábak jóval kedvezőbbek voltak a zlotyban (PLN) nyilvántartott hitelekhez képest. Azonban a 2008-as globális pénzügyi válság következménye képen a CHF és PLN között átváltási árfolyam romlott az utóbbi pénznem birtokosainak szempontjából, ugyanis attól függetlenül, hogy a hitelfelvevők CHF-hez kötött jelzáloghitelt vettek fel a bankok PLN-ben folyósították a hiteleket. Fogyasztók ezrei – illetve az alapeljárás felperese is – indítottak pert azon bankok ellen, amelyeknél jelzáloghitelt vettek fel, mivel az úgy vélték, hogy a kamatlábak ilyen szintű megemlése egyoldalú szerződésmódosításnak minősül, és azzal érveltek lengyel bíróságok előtt, hogy tisztességtelenek a jelzáloghitel-szerződésekben alkalmazott átváltási feltételek. A bíróságok túlnyomó többségében elfogadták az ezen érvekre alapított kérelmeket, és a jelzáloghitel-szerződést teljes egészében semmisnek nyilvánították.

### **Az alapügy tényállása, az előzetes döntés hozatalra előterjesztett kérdés és a Bíróság előtti eljárás**

2008. július 25-én Arkadiusz Szcześniak A.S és házastársa, E.S (továbbiakban adósok), jelzáloghitel-szerződést kötöttek a Bank M.-mel (továbbiakban Bank), és ennek keretében 329 707,24 PLN (körülbelül 73 000 euró) összegben

---

\* Készítette: **Remete Roland**, joghallgató, DE ÁJK



házépítés céljára. A hitel futamideje 336 hónap volt, valamint, a hitel változó kamatlábát a LIBOR 3M (CHF) referencia-kamatláb és a hitelintézet által rögzített kamatfelár összegeként határozták meg.

A hitelösszeget PLN-ben folyósították, valamint tartották nyilván, és ezen összeget CHF-hez kötötték a hitelintézet a hitel folyósításának napján irányadó árfolyamtáblázatban közzétett CHF vételi árfolyamnak megfelelő átváltását követően. A törlesztőrészeit PLN-ben kellett fizetni a Banknál az egyes havi törlesztőrészek esedékességének napján irányadó az árfolyamtáblázatban feltüntet CHF eladási árfolyam alapján, és átváltásukat követően. 2011. szeptember 6-án a felek módosították a jelzáloghitel-szerződést, amely lehetővé tette az adósok számára, hogy a hitel törlesztőrészeit innentől fogva közvetlenül CHF-ben fizessék meg.

Az adósok szerint az általuk kötött jelzáloghitel-szerződés olyan tisztességtelen feltételeket tartalmaz, amelyek a lengyel jog értelmében teljes egészében semmissé teszik azt. Így keresetet indítottak a Bankkal szemben a varsó-sródmieściei kerületi bíróság előtt. Az adósok azzal érveltek, hogy a Bank jogszabályi vagy szerződéses jogalap nélkül jutott hozzá az általuk folyósított havi törlesztőrészekhez, és ez által azokból nyereségre tett szert. Az adósok kártérítést követeltek a Banktól pénzüiknek szerződéses jogalap nélküli használata, a saját pénzeszközeik használatának ideiglenes lehetetlenülése és ennek következtében a haszonszerzés lehetőségének elvesztése, illetve az általuk a banknak kifizetett pénz vásárlóerejének csökkenése jogcímén.

A lengyel bíróság előzetesen megjegyezte azt, hogy a lengyel jog szerint a hitelszerződésekben alkalmazott, az ügyben kifogásolt hasonló jellegű átváltási feltételek tisztességtelenek és jogellenesnek számítanak. A Bíróság Dziubak ítélete óta az ilyen feltételek hitelszerződésben történő alkalmazása a szerződés egészének semmissé nyilvánítását eredményezi. A semmissé nyilvánítás *ex tunc* hatályú, így a polgári törvénykönyv 410.cikkének 1.§-ával összefüggésben értelmezett 405.cikke értelmében a szerződés teljesítése során nyújtott valamennyi kifizetést vissza kell fizetni.

Ennek értelmében a kérdést előterjesztő bíróság úgy véli, hogy a bank tehát követelheti a hitelfelvevőtől a hitel tőkeösszegének visszafizetését hiszen, ha ezt nem kapná vissza akkor a másik félnél merülhetne fel a jogalap nélküli gazdagodás, továbbá a hitelfelvevő pedig követelheti a törlesztőrészeinek visszafizetését, ideértve azokat a költségeket is amelyek a hitel törlesztésével kapcsolatban merültek fel mint például adminisztratív díjak és biztosítási díjak. Továbbá mindkét fél követelhet késedelmi kamatot attól az időponttól kezdve amikortól a másik fél részére fizetési felszólítást intézett.

A kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ a Bíróságtól, hogy úgy kell-e értelmezni a fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről szóló irányelvet (a továbbiakban: irányelv), hogy ezzel ellentétes a nemzeti jogszabály olyan értelmezése, amely szerint a fogyasztó és a bank által

kötött hitelszerződés egészének semmissé nyilvánítása esetén a felek az e szerződés alapján általuk nyújtott pénzzolgáltatások visszafizetésén és a fizetési felszólítás időpontjától törvényes kamatlábbal számított késedelmi kamatok megfizetésén túlmenő követeléseket érvényesíthetnek egymással szemben.

Úgy kell-e értelmezni a 1993. április 5-i 93/13/EGK tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdését és 7 cikkének (1) bekezdését, valamint a tényleges érvényesülés, a jogbiztonság és az arányosság elvét, hogy azokkal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, valamint bírósági értelmezése, melynek értelmében annak megállapítása esetén, hogy a bank által kötött kölcsönszerződés a tisztességtelen szerződési feltételek miatt semmis, a felek az ennek a szerződés alapján teljesített pénzüsszegek visszafizetésén túl más szolgáltatásokat is követelhetnek, különösen díjakat, kártérítést, költségterítést, vagy a szolgáltatások valorizálást).

### **A főtanácsnok indítványa**

A fentebb ismertetett indítvánnyal összefüggésben Anthony Michael Collins főtanácsnok arra hívta fel a figyelmet, hogy az irányelv nem rendelkezik arról, hogy milyen következményekkel jár annak megállapítása, hogy fogyasztó szerződés jogilag nem létezik az abban foglalt tisztességtelen feltételek elhagyását követően. A tagállamok feladata, hogy a nemzeti jogukban az uniós jog tiszteletben tartása mellett meghatározzák e következményeket.

Collins főtanácsnok véleménye szerint, az irányelv nem képezi akadályát az olyan nemzeti jogszabályi rendelkezéseknek, illetve az azokat értelmező olyan nemzeti ítélkezési gyakorlatnak, amely lehetővé teheti, hogy a fogyasztó az ilyen jellegű semmis jelzáloghitel-szerződés alapján teljesített pénzüsszegek visszafizetésén, valamint a fizetési felszólítás időpontjától törvényes kamatlábbal számított késedelmi kamatokon felül további követeléseket is érvényesíthessen a bankkal szemben.

Mindazonáltal a nemzeti bíróság feladata, hogy a nemzeti jog alapján megállapítsa, hogy a fogyasztók érvényesíthetnek-e ilyen követeléseket, és ha igen, döntsön azok megalapozottságáról.

Ezt a megoldást az irányelvnek a fogyasztók magas szintű védelmének biztosítására irányuló célja igazolja. A tisztességtelennek nyilvánított szerződési feltétel nem vált ki kötelező joghatásokat a fogyasztóra nézve, következésképpen a fogyasztó azon ténybeli és jogi helyzetének, amelyben e szerződési feltétel hiányában találná magát, először is helyre kell állnia. A főtanácsnok álláspontja szerint az a lehetőség, hogy ezeken túlmenő követelések is érvényesíthetők, arra ösztönözheti a fogyasztókat, hogy gyakorolják az említett irányelv alapján őket megillető jogokat, miközben eltántorítja a bankokat attól, hogy tisztességtelen feltételeket foglaljanak szerződéseikbe.

A bank azon lehetőségét illetően, hogy hasonló jellegű követeléseket érvényesítsen a fogyasztóval szemben, Collins főtanácsnok ezzel ellenkező álláspontot képvisel. A Bíróság elé terjesztett álláspontja szerint

A bank nem érvényesíthet a fogyasztóval szemben a hitel átadott tőkeösszegének visszafizetésén és a fizetési felszólítás időpontjától a törvényes kamatlábbal számított késedelmi kamatok megfizetésén túlmenő követeléseket.

Ennek alátámasztásául Collins főtanácsnok megjegyzi, hogy a jelzáloghitel-szerződés semmissé nyilvánítása annak a következménye, hogy a bank tisztességtelen feltételeket foglalt e szerződésbe. A szolgáltató nem szerezhethet gazdasági előnyt olyan helyzetből, amelyet ő idézett elő saját jogellenes magatartásával.

Nyilvánvaló, hogy bankokat sem tántorítaná el attól, hogy tisztességtelen feltételeket alkalmazzanak a fogyasztókkal kötött hitelszerződésekben, ha e szerződések semmissé nyilvánítása ellenére piaci díjat számíthatnának fel a fogyasztókkal szemben a hitel tőkeösszegének használatáért. Így akár előfordulhatna olyan helyzet is, amikor kifejezetten nyereséges lenne a bankok számára a tisztességtelen feltételek fogyasztók vonatkozásában történő alkalmazása

Collins főtanácsnok megjegyzi továbbá, hogy a hitelfelvevők általában nincsenek abban a helyzetben, hogy megállapítsák a bank által tőlük követelhető összeget, mielőtt eldöntenék, hogy érdekükben áll-e vitatni a hitelszerződésükben foglalt tisztességtelen feltételek jogszerűségét, mert természetesen a bank még mindig többlet információ birtokában van az egyszerű fogyasztóhoz képest.

A hitel tőkeösszegének használatáért járó díjazás bankok általi számításainak alapjául szolgáló kritériumok összetett és önkényes jellege és az, hogy a követelt összegeket általában azonnal meg kell fizetni, még inkább visszatarthatja a fogyasztókat az irányelv által számukra biztosított jogok gyakorlásától. Egy ilyen helyzet megfosztaná az irányelvet tényleges érvényesülésétől, és az ezen irányelv céljaival összeegyeztethetetlen eredményre vezetne.

Végezetül Collins főtanácsnok megjegyzi, hogy a lengyelországi pénzügyi piacok stabilitására vonatkozó érv nem jelentős az irányelv értelmezése szempontjából, mivel ezen irányelv célja mindenekelőtt a fogyasztók védelme. A bankok, mint jogi képződmények kötelesek ügyeiket úgy intézni, hogy a jog valamennyi rendelkezését tiszteletben tartásák.

### **Források jegyzéke:**

- C-520/21. számú ügy [1.pont]

- A kamatfelár a változó kamatozású hitelek referencia feletti kamat mértékét fejezi ki.
- 2019. október 3-i Dziubak ítélet (C-260/18, EU:C:2019:819).
- 1964. április 23-i ustawa – Kodeks cywilny (polgári törvénykönyvről szóló törvény) 481.cikkének 1. és 2.§-a valamint 455. cikke
- C-520/21. számú ügy [20.pont]
- (C-520/21. sz. ügy [24.pont]

## ROMÁN BÍRÁKKAL SZEMBENI FEGYELMI ELJÁRÁSOK ÜGYÉBEN DÖNTÖTT AZ EUB\*

*Az Európai Unió Bírósága ítéletet hozott a C/817/21 számú román bírói illetve ügyészi fegyelmi eljárásokra vonatkozó rendszer tárgyában, mint jogállamiságot érintő eset értékelésében, a bukaresti ítélőtábla előzetes döntéshozatal keretében feltett kérdésére válaszolva. A bíróság azt a következtetést vonta le, hogy a vezető felügyelő jogköreit megerősítették a román igazságszolgáltatás szervezete reformjainak átfogóbb összefüggésében, amelyek célja vagy hatása a román bírák függetlensége és pártatlansága garanciáinak csökkentése.*

Romániában egy több büntetőügyben érintett fél fegyelmi panaszt nyújtott be a hatáskörrel rendelkező igazságügyi felügyelethez néhány eljáró bíró és ügyész ellen. Mivel valamennyi panaszának kivizsgálását további intézkedés nélkül megszüntették, panaszt nyújtott be a vezető felügyelő ellen, amelynek kivizsgálását szintén további intézkedés nélkül megszüntették. Ezt követően a bukaresti ítélőtáblához fordult, hogy megtámadja a panaszai kivizsgálásának további intézkedés nélküli megszüntetését, többek között azzal érvelve, hogy a hatásköröknek a vezető felügyelő kezében való összpontosulása miatt nem lehet fegyelmi eljárást indítani. E fél szerint a hatáskörök ilyen koncentrációja ellentétes az uniós joggal. A bukaresti ítélőtábla e tekintetben kérdést intézett a Bírósághoz.

Az EUB válaszában elsődlegesen leszögezte, bár magának a bírósági szervezetrendszernek a kialakítása kétségkívül tagállami hatáskörbe tartozik, az uniós jog érvényesülésének (és az uniós állampolgárok jogainak biztonságának érdekében) a megfelelő garanciákat biztosítani kell a kialakított rendszereknek, és ugyanúgy vonatkozik ez a bírók felülvizsgálatát ellátó rendszerekre is. Ebből kifolyólag ez utóbbinak is meg kell felelnie minden uniós jogból eredő kritériumnak, különösen a jogállamiság követelményének.

Hogy ezen előírásoknak való megfelelést vizsgálják, mind a szabályozást, mind pedig az az alapján folytatott tényleges gyakorlatot feltárnia és értékelnie kellett a Bíróságnak.

A román rendszerrel kapcsolatban megállapították, hogy amennyiben egy vezető felügyelő által hozott döntést szeretnének fegyelmi eljárást indítani, arra csak azoknak van lehetősége, akiknek a döntés befolyásolja az előremenetelüket, így igen zárt kört jogosít fel felülvizsgálat megindítására.

---

\* Készítette: *Legény Lili*, joghallgató, DE ÁJK

A vezető felügyelő döntéseinek felülvizsgálatának lefolytatására feljogosított személy függetlensége is megkérdőjelezhető, mivel azt a vezetőhelyettes felügyelő is lefolytathatja, akinek megbízatása összekapcsolódik a vezető felügyelőjével. Ezen tények fényében megállapítható, hogy akadályozza a rendszer a vezető felügyelőkkel szembeni fegyelmi eljárások megindítását.

Ez a szinte bebetonozott helyzet része a román igazságszolgáltatási szervezetrendszerre vonatkozó korábbi reformcsomagnak, amely a bírák függetlenségét és pártatlanságát biztosító garanciákat rombolta. A rendszer ennek eredményeként felhasználható a politikai ellenőrzés eszközeként a bírák tevékenységét tekintve.

A Bíróság megállapította továbbá, hogy a konkrét gyakorlat, illetve a vezető felügyelő személyéhez köthető aggályok (a végrehajtó és törvényhozó hatalmi ágakhoz való kötődést valószínűsítik) is e félelmeket táplálhatják, megerősítik a szabályozásból következtetetteket.

Így a Bíróság szerint a román jogszabályok: „az alapügy tárgyát képező szabályozást nem úgy alakították ki, hogy az a jogalanyokban semmilyen jogos kétséget ne keltsen az igazságügyi felügyelet előjogainak és feladatainak az igazságszolgáltatási tevékenységre történő nyomásgyakorlás vagy e tevékenység feletti politikai ellenőrzés eszközeként történő alkalmazását illetően.”

#### **Források jegyzéke:**

- <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2023-05/cp230076hu.pdf>
- <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=273603&pageIndex=0&doclang=HU&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=1478088>

## **HARMADIK ÁLLAMBÉLI ÁLLAMPOLGÁRRAL SZEMBEN KIBOCSÁTOTT EURÓPAI ELFOGATÓPARANCS ÜGYÉBEN HOZOTT DÖNTÉST AZ EUB\***

Az európai elfogatóparancs végrehajtása azon okból történő megtagadásának lehetősége, hogy a büntetést a lakóhely szerinti tagállamban hajtsák végre, a harmadik állambéli állampolgárok tekintetében is alkalmazandó.

Ezen ügy alapjául az szolgált, hogy 2012 februárjában román (brassói) elsőfokú bíróság szabadság-vesztés büntetés végrehajtása céljából európai elfogatóparancsot adott ki egy moldáv állampolgárral szemben. A személy Olaszországban tartózkodott, ezért az olasz (bolognai) fellebbviteli bíróság lett a keresett személy átadására jogosult igazságügyi hatóság. A terhelt védőügyvédje bizonyította a jogszerű letelepedést Olaszországban családdegyesítés és munkavállalás céljából, de a megkeresett olasz igazságügyi hatóság nem jogosult a Romániának történő átadást annak érdekében megtagadni, hogy a büntetést Olaszországban hajtsák végre. Az érintett kérdésben, az európai elfogatóparancsról és a tagállamok közötti átadási eljárásokról szóló kerethatározata alapján, az olasz jogban átültető törvény értelmében ennek a lehetősége kizárt, ha harmadik országbéli állampolgárokról van szó, mivel ez csak az olasz és más uniós tagállamok államokra vonatkozik.

Az olasz fellebbviteli bíróság az olasz alkotmánybírósághoz fordult. Az olasz alkotmánybíróság a nemzeti szabályozás olasz alkotmánnyal való összeegyeztethetősége előtt azt kell vizsgálni, hogy az olasz szabályozás az uniós joggal összeegyeztethető-e. Az említett európai elfogatóparancsról szóló kerethatározat lehetőséget biztosít a tagállamoknak, hogy a bíróságoknak jogosultságot biztosítson az európai elfogatóparancs megtagadására. Mivel ez rendelkezés nem korlátozódik az uniós tagállamok állampolgárai, ezért az olasz alkotmánybíróság kérdést terjesztett az Európai Unió Bírósága (a továbbiakban: Bíróság) elé.

Erre a kérdésre a Bíróság azt válaszolta, hogy az uniós joggal ellentétesnek bizonyul az a tagállami szabályozás, amely automatikusan kizárja az európai elfogatóparancs végrehajtása mérlegelhető megtagadását, azon harmadik országbeli állampolgárokkal, akik ez érintett tagállam területén tartózkodnak, vagy ott lakóhellyel rendelkeznek. Ebben az esetben vizsgálni kell, hogy az állampolgárnak milyen a kötődése a tagállamhoz. Ezen nemzeti szabályozás az egyenlő bánásmód elvét sérti.

---

\* Készítette: *Iványi Rita*, joghallgató, DE ÁJK

Az európai elfogatóparancs végrehajtása mérlegelhető megtagadását ezen okból két feltétel együttes fennállásától függően lehet megállapítani. Egyrészt, hogy a keresett személy a végrehajtó tagállamban tartózkodik, lakosa, vagy állampolgára. Másrészt, az állam vállalja, hogy belső joga szerint végrehajtja a büntetést. Az első feltételt illetően nincs minimum időtartam, vagy megszakítás nélküli követelmény.

Ha ez a két feltétel teljesül, akkor azt is értékelés alá kell vonni, hogy fennáll-e a kibocsátó tagállamban kiszabott büntetés végrehajtó tagállamban történő végrehajtását indokolttá tévő jogos érdek.

A végrehajtó igazságügyi hatóság feladata között szerepel, hogy a keresett személy személyi körülményeit illetően valószínűsítse a konkrét tényezők átfogó értékelését, hogy van-e a végrehajtó tagállam és a személy között kötődés, amely indokolttá teszi a tagállamban történő végrehajtását, és ez elősegítené a társadalomban való visszailleszkedését.

#### **Források jegyzéke:**

- <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2023-06/cp230090hu.pdf>



---

## SZERZŐINK FIGYELMÉBE

---

A Közjavak folyamatosan várja a minimum 10.000, maximum 25.000 karakter terjedelmű, a folyóirat profiljába illeszkedő tanulmányokat. A kéziratok megküldése előtt javasoljuk a formai követelményekre vonatkozó szabályok áttanulmányozását. A megjelentetni kívánt tanulmányokat a szerkesztőbizottság részére az alábbi e-mail címre kérjük megküldeni: [bartha.ildiko@law.unideb.hu](mailto:bartha.ildiko@law.unideb.hu)

A szerkesztőbizottság által befogadott tanulmányok hagyományos módon, a negyedévente megjelenő elektronikus folyóiratban, valamint az interaktív [kozjavak.hu](http://kozjavak.hu) blogoldalon is megjelennek. Erre tekintettel a tanulmányok elkészítését és benyújtását kétféle formában kérjük megtenni.

### Formai követelmények

A tanulmányokat word dokumentumban, Times New Roman betűtípusban, 12-es betűmérettel, normál sortávolsággal, sorkizártan kérjük elkészíteni.

### Hivatkozási rendszerre vonatkozó követelmények

A szerkesztőbizottság kéri a szerzőket, hogy amennyiben lehetőség van rá, a tanulmányokat egyfelől a hagyományos szövegekőzi lábjegyzettel ellátott formátumban, valamint az elektronikus megjelentetést elősegítő sorkőzi hivatkozásokat tartalmazó változatban is szíveskedjenek elkészíteni.

#### *1. Blog változat:*

Amennyiben a forrás nyilvános weboldalon is teljes terjedelemben elérhető (pl. egy hatályos törvényszöveg, tanulmány, jelentés stb.), akkor a wordbe ágyazott hiperhivatkozással (a hiperlinket a szövegben a forrásra egyértelműen utaló szóhoz vagy szókapcsolathoz rendeljük hozzá).

#### *Példa:*

"Az információszabadság lényege, hogy a társadalom tagjainak joga van a közérdekű adatokat ([Infotv. 3. § 5.](#)) megismerni, betekinteni az ezekkel kapcsolatos dokumentációba."

Amennyiben tudományos irodalmi forrást hivatkozunk meg ezzel a módszerrel, a hiperlink alatt csak olyan elérhetőséget adjunk meg, amely a közlemény bibliográfiai adatait is teljeskörűen tartalmazza és a szerzői jogi követelményeknek megfelelően lett közzétéve. Amennyiben ez nem lehetséges, a 2. pontban ismertetett hivatkozási formát alkalmazzuk.

Ha nem érhető el (vagy nem teljes terjedelemben) a forrás nyilvános weboldalon, a forrást a megfelelő szövegrész után szögletes zárójelben jelöljük a folyóirat változathoz lentebb megadott hivatkozási rendszer szerint.

## **2. Folyóirat változat:**

### Könyveknél:

Sivák József–Vigvári András (2012): *Rendhagyó bevezetés közpénzügyek tanulmányozásába*. Budapest: Complex, 35-40.

### Tanulmánykötetben, gyűjteményes kötetben megjelent szövegek esetében:

Mickiewicz, Ellen (2000): Institutional Incapacity, the Attentive Public, and Media Pluralism in Russia. In: Richard Gunther, Richard Mughan, Anthony (eds.): *Democracy and the Media*. Cambridge: Cambridge University Press., pp. 85–121.

### Folyóiratban megjelent tanulmány esetében:

Selck, J. Torsten (2004): On the Dimensionality of European Union Legislative. In: *Journal of Theoretical Politics*. Vol. 16., No. 2. April, pp. 203–222.

### Hetilapokban/napilapokban megjelent, szerző nélküli írások hivatkozása:

Közös rendszer – felkészült irányítás (2011). In: *Szabadhajdú Városi Hetilap*, 2011. 21. évf. 42. sz. (12. 20.) 4–5. old.

Mindegyik fenti esetben az alábbiak szerint kérjük a pontos oldalszám megjelölését, amennyiben szükségessé válik: magyar szakirodalomnál „34–54. old.” és angol szakirodalomnál „pp. 34–54.”

Kérjük, hogy a szerzők a tervezett tanulmány részét képező képeket, ábrákat vagy táblázatokat is külön dokumentumban is küldjék el (ábrák és táblázatok esetében olyan formátumban, amelyben lehetséges ezek szerkesztése - diagramoknál excelben).

© 2023 DE Közszolgáltatási Kutatócsoport.

A mű szerzői jogilag védett. Minden jog, így különösen a sokszorosítás, terjesztés és fordítás joga fenntartva. A mű a szerzők írásbeli hozzájárulása nélkül részeiben sem reprodukálható.

Idézni, szöveges tartalmat átvenni csak a forrásra való hivatkozással szabad.