A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2014. január 23.*

„Tengeri közlekedés — 1999/32/EK irányelv — Marpol 73/78 egyezmény — VI. melléklet — A hajókról történő levegőszennyezés — Rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók — Körutazást végző turistahajók — Tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma — Érvényesség”

A C-537/11. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunale di Genova (Olaszország) a Bírósághoz 2011. október 21-én érkezett, 2011. június 18-i határozatával terjesztett elő az előtte

Mattia Manzi,

a **Compagnia Naviera Orchestra**

és

a **Capitaneria di Porto di Genova**

között,

a **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

részvételével

folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: L. Bay Larsen tanácselnök, K. Lenaerts a Bíróság elnökhelyettese, a negyedik tanács tagjaként eljáró bíró, M. Safjan, J. Malenovský (előadó) és A. Prechal bírák,

főtanácsnok: J. Kokott,

hivatalvezető: A. Impellizzeri tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2013. szeptember 18-i tárgyalásra,

* Az eljárás nyelve: olasz.

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– M. Manzi és a Compagnia Naviera Orchestra képviseletében A. Rossi és S. Dameri avvocati, B. O'Connor solicitor megbízásából,

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: G. Albenzio avvocato dello Stato,

– az Európai Parlament képviseletében I. Anagnostopolou, L. Visaggio és J. Rodrigues, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Unió Tanácsa képviseletében K. Michoel, S. Barbagallo, M. Moore, meghatalmazotti minőségben,

– az Európai Bizottság képviseletében S. Boelaert, S. Petrova, L. Pignataro-Nolin és L. Prete, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a 2005. július 6-i 2005/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 191., 59. o.) módosított, az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről, valamint a 93/12/EGK irányelv módosításáról szóló, 1999. április 26-i 1999/32/EK tanácsi irányelv (HL L 121., 13. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 24. kötet, 17. o.; a továbbiakban: 1999/32 irányelv) 2. cikke 3g. pontjának és 4a. cikke (4) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet az M. Manzi és a Compagnia Naviera Orchestra, valamint a Capitaneria di Porto di Genova (genovai kikötő-kapitányság [Olaszország]) között a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalmának megsértése miatt az előbbiekkel szemben kiszabott közigazgatási bírság tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A nemzetközi jog

3 A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, Londonban 1973. november 2-án aláírt és az 1978. február 17-i jegyzőkönyvvel kiegészített nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: Marpol 73/78 egyezmény) megállapítja a tengeri környezet szennyezése elleni küzdelem szabályait.

4 Az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezményt módosító, 1997. szeptember 26-án Londonban aláírt 1997. évi jegyzőkönyv (a továbbiakban: 1997. évi jegyzőkönyv) ezt az egyezményt kiegészítette „A hajókról történő levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó szabályok" címet viselő VI. melléklettel (a továbbiakban: VI. melléklet).

5 Az 1997. évi jegyzőkönyv szerződő felei körében szerepel az Európai Unió 25 tagállama. A Cseh Köztársaság, Magyarország és az Osztrák Köztársaság nem szerződő felei ennek a jegyzőkönyvnek.

6 Az alapeljárás tekintetében releváns időpontban a VI. melléklet 14. szabályának 1. pontja akként rendelkezett, hogy a SO_X-kibocsátás-ellenőrzési területeken kívül a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma nem haladhatja meg a 4,5 tömegszázalékot.

Az uniós jog

7 Az 1999/32 irányelv (1), (3) és (8) preambulumbekezdésének szövege a következő:

„(1) mivel a Közösség környezeti politikájának céljai és alapelvei […] különösen az embereknek a kén-dioxid-kibocsátás felismert kockázatai elleni hatékony védelmére, valamint a kén kritikus terhelést és kritikus szintet meghaladó lerakódásának megakadályozásán keresztül a környezet védelmére irányulnak;

[…]

(3) mivel a kén-dioxid-kibocsátás nagymértékben hozzájárul a Közösségen belüli savasodáshoz; mivel a kén-dioxid az emberi életre is és a környezetre is egyaránt közvetlen hatással van;

[…]

(8) mivel évtizedek óta az olajban [helyesen: olajban és szénben] kis mennyiségben természetesen előforduló ként tekintik a kén-dioxid-kibocsátás legjelentősebb forrásának, ami a »savas eső« egyik legfontosabb kiváltója és számos városi és ipari terület légszennyezettségének egyik legjelentősebb okozója”.

8 Ugyanezen irányelv 1. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„Az irányelv célja az egyes folyékony tüzelőanyagok elégetése során keletkező kén-dioxid-kibocsátás csökkentése, és ezáltal e kibocsátások emberre és a környezetre gyakorolt káros hatásának csökkentése.”

9 Az említett irányelv 2. cikkének 3f. pontja pontosítja, hogy az irányelv alkalmazásában:

„*személyhajók*: azon hajók, amelyek 12-nél több utast szállítanak; utasnak minősül minden személy, kivéve:

i. a kapitányt, a legénység tagját vagy más, a hajó fedélzetén annak kereskedelmi tevékenységével kapcsolatos bármely minőségben alkalmazott vagy foglalkoztatott személyt; és

ii. az egyévesnél fiatalabb gyermek [helyesen: gyermeket]”.

10 Az 1999/32 irányelv 2. cikkének 3g. pontja kimondja, hogy az irányelv alkalmazásában:

„*rendszeres szolgáltatás*: azon utasszállító hajók közlekedése, amelyek átkelő forgalmat bonyolítanak le ugyanazon két vagy több kikötő között, vagy utazások sorát bonyolítják le egy adott kikötőből ki és vissza, közbenső kikötés nélkül:

i. nyilvános menetrend szerint; vagy

ii. olyan rendszeres vagy gyakori átkelésekkel, hogy azok menetrend szerinti közlekedésnek tekinthetők”.

11 Az említett irányelv 4a. cikkének (4) bekezdése a következőket írja elő:

„[2006. augusztus 11-től] kezdődően a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy parti tengereik, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén a bármely közösségi kikötőbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók ne használjanak olyan tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat, amelyek kéntartalma meghaladja a 1,5 tömegszázalékot. A tagállamok felelősek e követelmény végrehajtásáért legalább a saját lobogójuk alatt hajózó valamennyi hajó tekintetében, és valamennyi hajó tekintetében, amíg a kikötőikben tartózkodnak."

Az olasz jog

12 Az 1999/32 irányelvnek a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok megengedett maximális kéntartalmára vonatkozó rendelkezéseit az olasz belső jogba a többek között a 2007. november 6-i 205. sz. törvényerejű rendelettel (a GURI 2007. november 9-i 261. rendes különszáma) módosított, az 1999/32/EK irányelvnek a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma tekintetében történő módosításáról szóló 2005/33/EK irányelv végrehajtásáról szóló, 2006. április 3-i 152. sz. törvényerejű rendelet (a GURI 2006. április 14-i 88. rendes különszáma, a továbbiakban: 152/2006. sz. törvényerejű rendelet) 295. és 296. cikke ültette át.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

13 2008. július 13-án a Capitaneria di Porto di Genova a genovai kikötőben megállapította, hogy a körutazást végző, panamai lobogó alatt közlekedő MSC Orchestra turistahajó a tengeri hajózásban használatos olyan tüzelő- és üzemanyagokat alkalmazott, amelyeknek kéntartalma meghaladta az 1,5 tömegszázalékot.

14 A Capitaneria di Porto di Genova a 166/2010. sz. felszólító végzéssel a 152/2006. sz. törvényerejű rendelet 295. és 296. cikkének megsértéséért közigazgatási szankciót szabott ki – a hajó tulajdonosával, a Compagnia Naviera Orchestrával egyetemlegesen – az említett hajó parancsnoki minőségében M. Manzival szemben.

15 M. Manzi és a Compagnia Naviera Orchestra keresetet nyújtott be e felszólító végzéssel szemben, amelyben a következőkkel érvelt:

– az 1999/32 irányelv és a VI. melléklet között ellentmondás van a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalmát illetően;

– az MSC Orchestra – a Marpol 73/78 egyezményben és az 1997. évi jegyzőkönyvben részes valamely állam lobogója alatt közlekedő hajóként – jogosult 4,5 tömegszázaléknál alacsonyabb kéntartalommal rendelkező tüzelő- és üzemanyagot használni, amennyiben az ugyanezen jegyzőkönyv részes tagállamának – a jelen esetben az Olasz Köztársaságnak – a kikötőjében tartózkodik; és

– az 1999/32 irányelv 4a. cikkének (4) bekezdését, következésképpen pedig az e rendelkezést átültető 152/2006. sz. törvényerejű rendeletet kizárólag a „rendszeres szolgáltatásokat" lebonyolító hajókra kell alkalmazni, amely kategóriába nem tartoznak bele a körutazást végző turistahajók.

16 E körülmények között a Tribunale di Genova felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) A jóhiszeműség nemzetközi elve, valamint a Közösség és a tagállamok közötti jóhiszemű együttműködés elve értelmében úgy kell-e értelmezni az [1999/32 irányelvnek] a többek között a [VI. melléklet] hatálybalépésének fényében elfogadott 4a. cikkét, hogy az e cikk által a tengeri hajózásban az üzemanyagok kéntartalmára vonatkozóan előírt 1,5 tömegszázalék-korlát nem alkalmazható a MARPOL 73/78 egyezményben részes fél nem [uniós] tagállam lobogója alatt közlekedő hajókra, amennyiben e hajók olyan tagállam kikötőjében tartózkodnak, amely szintén részes fele a [VI. mellékletnek]?

2) Amennyiben nem az [első kérdésben kifejtettek] szerint kell értelmezni a[z 1999/32 irányelv] 4a. cikkét, e cikk, amely a közösségi kikötőkbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó utasszállító hajók által használt üzemanyagok kéntartalmára vonatkozóan 1,5 tömegszázalék-korlátot ír elő, még ha e hajók a [VI. mellékletben] részes fél nem [uniós] tagállam lobogója alatt közlekednek is, amelynek értelmében a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken kívül a kéntartalomra vonatkozóan a 4,5% tömegszázalék-előírás alkalmazandó, jogellenes-e arra tekintettel, hogy ellentétes a *pacta sunt servanda* általános nemzetközi jogi elvével, valamint a Közösség és a tagállamok közötti jóhiszemű együttműködés elvével, és ily módon kötelezi-e a VI. mellékletet ratifikáló és az abban részes fél tagállamokat, hogy ne teljesítsék a [VI. mellékletben] részes fél többi állammal szemben vállalt kötelezettségeiket?

3) Úgy kell-e értelmezni az [1999/32 irányelv] 2. cikkének 3g. pontjában szereplő »rendszeres szolgáltatás« fogalmát, hogy a körutazást végző turistahajók »rendszeres szolgáltatást« nyújtó hajóknak minősülnek-e?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

A harmadik kérdésről

17 Az elsősorban megvizsgálandó harmadik kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra kíván választ kapni, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló, körutazást végző turistahajó az 1999/32 irányelv 2. cikkének 3g. pontjában szereplő „rendszeres szolgáltatásokkal” kapcsolatos kritérium tekintetében ezen irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének hatálya alá tartozik-e.

18 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a körutazást végző különféle turistahajóknak – ahhoz, hogy az 1999/32 irányelv 4a. cikkének (4) bekezdésében bevezetett rendszer hatálya alá tartozzanak – meg kell felelniük a „rendszeres szolgáltatásokkal” kapcsolatos, az irányelv 2. cikkének 3g. pontjában előírt kritériumnak, amely rendelkezést a személyhajókra kell alkalmazni. Nem vitatott ugyanis, hogy a körutazást végző turistahajók a hajók ezen utóbbi kategóriájába tartoznak.

19 Az említett rendelkezésben előírt első feltétel értelmében valamely személyhajó akkor biztosít rendszeres szolgáltatásokat, ha vagy „átkelő forgalmat” bonyolít le „ugyanazon két vagy több kikötő között”, vagy „utazások sorát” bonyolítja le egy adott kikötőből ki és vissza, közbenső kikötés nélkül.

20 A körutazást végző turistahajó tehát akkor felel meg ennek az első feltételnek, ha olyan körutazásokat bonyolít le, amelyek közbenső kikötés nélkül kiindulási kikötőjükben érnek véget.

21 Annak meghatározása céljából, hogy a körutazást végző valamely turistahajó az előző pontban említettől eltérő helyzetekben szintén megfelelhet-e az említett első feltételnek, azt kell értékelni, hogy tekinthető-e úgy, hogy az ehhez hasonló hajó „ugyanazon két vagy több kikötő között” bonyolít „átkelő forgalmat”.

22 Az alapügy felperesei először is azzal érvelnek, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló, körutazást végző turistahajó nem bonyolít le „forgalmat”. A körutazáson részt vevő turisták ugyanis nem azért vásárolnak szervezett utazást, hogy egyik helyről a másikra utazzanak, hanem ezt tágabb idegenforgalmi céllal teszik, mivel a nyújtott szolgáltatás e személyek szórakoztatását is magában foglalja.

23 Nem lehet azonban helyt adni az 1999/32 irányelv 2. cikkének 3g. pontjában szereplő „forgalom” kifejezés ilyen értelmezésének.

24 Meg kell ugyanis állapítani, hogy a körutazást végző turistahajók az utasokat azzal a céllal szállítják az egyik kikötőből a másikba, hogy ezekbe a kikötőkbe és az azok közelében található különböző helyekre ellátogathassanak. Mivel az uniós jogalkotó egyáltalán nem pontosította a szállítás lebonyolításának céljait, e célok az 1999/32 irányelv 2. cikkének 3g. pontja tekintetében nem relevánsak. Ily módon az idegenforgalmi célú átkelő forgalmat az e rendelkezés értelmében vett forgalomnak kell tekinteni.

25 Amennyiben ezen irányelv célja az, hogy a – többek között a tengeri szállítások során keletkezett – kén-dioxid-kibocsátások csökkentésével hozzájáruljon az emberi egészség és a környezet védelméhez, ezt a következtetést nem cáfolhatja az a körülmény, hogy a körutazást lebonyolító hajó utasai az átkelő forgalom során további szolgáltatásokban – például szállásban, étkeztetésben és szórakoztatásban – részesülnek.

26 Az alapügy felperesei másodszor előadják, hogy a kérdést előterjesztő bíróság elé terjesztett jogvitában szereplőhöz hasonló hajó nem „ugyanazon két vagy több kikötő között” bonyolít le átkelő forgalmat, mivel egyrészről a kiindulási kikötő megegyezik az érkezési kikötővel, másrészről pedig gyakran előfordul, hogy az útvonalban előirányzott közbenső kikötésekre nem kerül sor, az utasok idegenforgalmi igényei miatt azonban nem kizártak az útvonalban nem szereplő közbenső kikötések.

27 Ennek az érvelésnek nem lehet helyt adni.

28 Ahhoz, hogy a körutazást végző turistahajó által lebonyolított forgalom megfeleljen az „ugyanazon két vagy több kikötő között” lebonyolított „forgalommal” kapcsolatos kritériumnak – amely a közbenső kikötések mellett bonyolított forgalomra vonatkozik –, arra van szükség, hogy az általa lebonyolított forgalom legalább „ugyanazon” két kikötőt kösse össze. Márpedig a két vagy több kikötőt összekötő körutazást az „ugyanazon két vagy több kikötő” között lebonyolított szállítási műveletnek kell tekinteni.

29 A kikötőknek az egyes körutazástípusok útvonalában szereplő listája ugyanis szükségszerűen tartalmaz legalább két kikötőt, amelyeket nem lehet kikerülni, jelesül a kiindulási és az érkezési kikötőt. A közlekedést ily módon e két „ugyanazon” kikötő között bonyolítják akkor is, ha a közlekedés a kiindulási kikötőben fejeződik be.

30 Ezen túlmenően meg kell állapítani, hogy ezt az értelmezést az 1999/32 irányelv alapjául szolgáló és a jelen ítélet 25. pontjában felidézett célkitűzés is megerősíti. Nem változtat ugyanis a körutazást végző turistahajók kén-dioxid-kibocsátásának mértékén az a körülmény, hogy kiindulási kikötőjükbe térnek-e vissza, vagy sem.

31 Következésképpen abban az esetben, ha sor kerül közbenső kikötésekre, az 1999/32 irányelv 2. cikkének 3g. pontja értelmében vett „forgalom” fogalma tekintetében nincs hatása annak a kérdésnek, hogy a szervezett utazás megvásárlásakor előirányzott bizonyos közbenső kikötésekre nem kerül sor, ezek helyett viszont más nem előirányzott közbenső kikötésekre sor kerül.

32 Következésképpen a két eltérő kikötőt összekötő, közbenső kikötés mellett átkelő forgalmat lebonyolító vagy a kiindulási kikötőbe érkező, körutazást végző turistahajó az említett rendelkezés értelmében vett ugyanazon két vagy több kikötő között biztosít forgalmat.

33 Az 1999/32 irányelv 2. cikkének 3g. pontjában említett – az első feltételhez képest kumulatív jellegű – második feltétel szerint a személyhajónak az átkelő forgalmat vagy nyilvános menetrend szerint, vagy olyan rendszeres vagy gyakori átkelésekkel kell lebonyolítania, hogy azok menetrend szerinti közlekedésnek tekinthetők.

34 Ez a feltétel különösen akkor teljesül, ha valamely hajózási társaság a körutazást végző turistahajón – többek között e társaság kapacitása és a nyilvánosság kereslete alapján – meghatározott gyakoriság mellett, pontos időpontokban, továbbá – főszabály szerint – pontos indulási és érkezési időpontok mellett tengeri átkelő utakat kínál, azzal, hogy az érdekeltek szabadon választhatnak az említett társaság által kínált különféle körutazások között.

35 Következésképpen a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az alapügyben szóban forgóhoz hasonló, körutazást végző turistahajó az 1999/32 irányelv 2. cikkének 3g. pontjában szereplő „rendszeres szolgáltatásokkal” kapcsolatos kritérium tekintetében akkor tartozik ezen irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének hatálya alá, ha közbenső kikötésekkel vagy azok nélkül körutazásokat bonyolít le, és a kiindulási vagy valamely másik kikötőbe érkezik meg, amennyiben e körutazásokat meghatározott gyakoriság mellett, pontos időpontokban, továbbá – főszabály szerint – pontosan meghatározott indulási és érkezési időpontok mellett szervezik meg, azzal, hogy az érdekeltek szabadon választhatnak a kínált különféle körutazások között, aminek ellenőrzése a kérdést előterjesztő bíróság feladata.

A második kérdésről

36 Második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra kíván választ kapni a Bíróságtól, hogy az 1999/32 irányelv 4a. cikkének (4) bekezdése érvényes-e a *pacta sunt servanda* általános nemzetközi jogi elvére és az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésének első albekezdésében szereplő, jóhiszemű együttműködés elvére tekintettel, mivel az említett irányelv e rendelkezése a VI. melléklet megsértését eredményezheti, ily módon pedig arra kötelezheti az 1997. évi jegyzőkönyvben részes fél tagállamokat, hogy ne teljesítsék az abban részes többi fél tekintetében rájuk háruló kötelezettségeket.

37 Mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy az 1999/32 irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének érvényességét nem lehet a VI. melléklet tekintetében értékelni, mivel az Unió nem szerződő fele a Marpol 73/78 egyezménynek, így a VI. mellékletnek sem, ekként az nem köti az Uniót (lásd analógia útján a C-308/06. sz., Intertanko és társai ügyben 2008. június 3-án hozott ítélet [EBHT 2008., I-4057. o.] 47. és 52. pontját).

38 Az említett 4a. cikk (4) bekezdésének érvényessége a *pacta sunt servanda* általános nemzetközi jogi elv tekintetében sem vizsgálható, mivel ez a kötelező elv kizárólag a nemzetközi jog azon alanyaira vonatkozik, amelyek valamely meghatározott nemzetközi megállapodás szerződő felei, és amelyeket ennélfogva köt ez utóbbi.

39 Ezenfelül nem tűnik úgy, hogy a VI. melléklet az általános nemzetközi jogban kialakult szokásjogi szabályok kifejeződését képezi, amely szabályok ilyenként kötik az Unió intézményeit, és az uniós jogrend részét képezik (lásd ebben az értelemben a C-386/06. sz. Brita-ügyben 2010. február 25-én hozott ítélet [EBHT 2010., I-1289. o.] 42. pontját).

40 Végezetül meg kell állapítani, hogy az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésének első albekezdésében szereplő, jóhiszemű együttműködés elvének állítólagos megsértésére való hivatkozással nem kerülhetők meg a fent hivatkozott Intertanko és társai ügyben hozott ítélet 47–52. pontjában kimondott elvek, amelyek értelmében az 1999/32 irányelv érvényessége nem vizsgálható a VI. melléklet tekintetében.

41 E feltételek mellett a második kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1999/32 irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének érvényessége nem vizsgálható sem a *pacta sunt servanda* általános nemzetközi jogi elvre, sem az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésének első albekezdésében szereplő, jóhiszemű együttműködés

elvére tekintettel, mivel az említett irányelv e rendelkezése a VI. melléklet megsértését eredményezheti, ily módon pedig arra kötelezheti az 1997. évi jegyzőkönyvben részes fél tagállamokat, hogy ne teljesítsék az abban részes többi fél tekintetében rájuk háruló kötelezettségeket.

Az első kérdésről

42 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra kíván választ kapni, hogy milyen hatással van a VI. melléklet az 1999/32 irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének hatályára, arra az általános nemzetközi jogi elvre tekintettel, amely megköveteli a nemzetközi megállapodások jóhiszemű végrehajtását és értelmezését.

43 A VI. mellékletet az 1997. évi jegyzőkönyv illesztette a Marpol 73/78 egyezménybe. Ez – többek között – tartalmazza a 14. szabályt, amelynek 1. pontja előírja, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma nem haladhatja meg a 4,5 tömegszázalékot.

44 Az 1999/32 irányelv 4a. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma nem haladhatja meg a 1,5 tömegszázalékot. A maximális kéntartalmat illetően sem ez a cikk, sem ezen irányelv más rendelkezése nem utal a VI. mellékletre.

45 E tekintetben a Bíróság már megállapította, hogy még akkor is következményekkel járhat az uniós jog, és különösen az ilyen megállapodás hatálya alá tartozó másodlagos jogi rendelkezések értelmezésére az a körülmény, hogy valamennyi uniós tagállam szerződő fele valamely nemzetközi megállapodásnak, ha az Uniót az nem köti. Ily módon a Bíróság feladata, hogy e rendelkezéseket e megállapodás figyelembevételével értelmezze (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Intertanko és társai ügyben hozott ítélet 49–52. pontját).

46 Ez az ítélkezési gyakorlat tehát nem ültethető át olyan nemzetközi megállapodásra, amelynek az Európai Unió kizárólag bizonyos tagállamai a szerződő felei, más tagállamok azonban nem.

47 A másodlagos jogi rendelkezéseknek a valamennyi tagállamot nem kötő nemzetközi megállapodásban előírt kötelezettség tekintetében történő értelmezése ugyanis egyenértékű lenne e kötelezettség hatályának azon tagállamokra történő kiterjesztésével, amelyek nem szerződő felei e megállapodásnak. Ezen utóbbiakat az említett megállapodás tekintetében viszont „harmadik államoknak” kell tekinteni. Márpedig a hatály ilyen kiterjesztése összeegyeztethetetlen lenne az általános nemzetközi jognak a szerződések relatív hatályára vonatkozó elvével, amely szerint a szerződések harmadik államok vonatkozásában sem hátrányokat, sem előnyöket nem keletkeztethetnek (*„pacta tertiis nec nocent nec prosunt”*).

48 Márpedig a Bíróság ítélkezési gyakorlatából kitűnik, hogy a Bíróságnak tiszteletben kell tartania az említett elvet, mivel az nemzetközi szokásjogi szabályt képez, amely ilyenként köti az uniós intézményeket, és az uniós jogrend részét képezi (lásd ebben az értelemben a fent hivatkozott Brita-ügyben hozott ítélet 42–44. pontját).

49 A másodlagos jog ilyen értelmezése egyébként nem felelne meg az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésének első albekezdésében szereplő, jóhiszemű együttműködés elvének.

50 A jelen ügyben az 1997. évi jegyzőkönyv olyan nemzetközi megállapodás, amelynek az Uniónak csak bizonyos tagállamai a szerződő felei.

51 Következésképpen nem a Bíróság feladata az 1999/32 irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének a VI. mellékletre, és különösen e melléklet 14. szabályának 1. pontjára tekintettel történő értelmezése.

52 E feltételek mellett e Bíróság előtt nem lehet hatékonyan hivatkozni a jóhiszeműség általános nemzetközi jogi elvére.

53 Még annak feltételezése esetén is, hogy a Bíróság értelmezheti a VI. mellékletben előírt kéntartalom tükrében az 1999/32 irányelv 4a. cikke (4) bekezdését, elegendő megállapítani, hogy az e melléklet által elérni kívánt célkitűzésre és címének kifejezett voltára – azaz a levegőnek a tengeri közlekedés során keletkező káros kibocsátások csökkentése révén történő védelmére – tekintettel, nem úgy tűnik, hogy ez a rendelkezés összeegyeztethetetlen lenne egy ilyen célkitűzéssel, amennyiben az a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalmát az említett rendeletben előírtnál alacsonyabb szinten rögzíti.

54 A fentiekre tekintettel az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy nem a Bíróság feladata határozni arról, hogy a VI. melléklet milyen hatással van az 1999/32 irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének hatályára.

A költségekről

55 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

1) **Az alapügyben szóban forgóhoz hasonló, körutazást végző turistahajó a 2005. július 6-i 2005/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről, valamint a 93/12/EGK irányelv módosításáról szóló, 1999. április 26-i 1999/32/EK tanácsi irányelv 2. cikkének 3g. pontjában szereplő „rendszeres szolgáltatásokkal” kapcsolatos kritérium tekintetében akkor tartozik ezen irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének hatálya alá, ha közbenső kikötésekkel vagy azok nélkül körutazásokat bonyolít le, és a kiindulási vagy valamely másik kikötőbe érkezik meg, amennyiben e körutazásokat meghatározott gyakoriság mellett, pontos időpontokban, továbbá – főszabály szerint – pontosan meghatározott indulási és érkezési időpontok mellett szervezik meg, azzal, hogy az érdekeltek szabadon választhatnak a kínált különféle körutazások között, aminek ellenőrzése a kérdést előterjesztő bíróság feladata.**

2) **A 2005/33 irányelvvel módosított 1999/32 irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének érvényessége nem vizsgálható sem a *pacta sunt servanda* általános nemzetközi jogi elvre, sem az EUSZ 4. cikk (3) bekezdésének első albekezdésében szereplő, jóhiszemű együttműködés elvére tekintettel, mivel az említett irányelv e rendelkezése a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, Londonban 1973. november 2-án aláírt és az 1978. február 17-i jegyzőkönyvvel kiegészített nemzetközi egyezmény VI. mellékletének a megsértését eredményezheti, ily módon pedig arra kötelezheti az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezményt módosító, 1997. szeptember 26-án Londonban aláírt 1997. évi jegyzőkönyvben részes fél tagállamokat, hogy ne teljesítsék az abban részes többi fél tekintetében rájuk háruló kötelezettségeket.**

3) **Nem az Európai Unió Bíróságának feladata határozni arról, hogy a VI. melléklet milyen hatással van a 2005/33 irányelvvel módosított 1999/32 irányelv 4a. cikke (4) bekezdésének hatályára.**

Aláírások