



Határozatok Tára

TAMARA ÁPETA
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2022. február 3.¹

C-500/20. sz. ügy

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
kontra
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

(az Oberster Gerichtshof [legfelsőbb bíróság, Ausztria] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal iránti kérelem – Nemzetközi egyezmények – Vasúti közlekedés – A Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) – A nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekkel kapcsolatos egységes szabályok (CUI) – A Bíróság hatásköre – A fuvarozó által a mozdonyainak károsodása folytán, helyettesítő mozdonyok bérlése miatt viselt költségek – Felelősségük terjedelmét a nemzeti jogra való általános hivatkozással kiterjesztő szerződő felek”

I. Bevezetés

1. 2015 júliusában a kufsteini (Ausztria) pályaudvaron kisiklott egy hat mozdonyból álló szerelvény, aminek során két mozdony megrongálódott. A mozdonyok javítása hat és nyolc hónap közötti időt vett igénybe, és erre az időre a fuvarozó helyettesítő mozdonyokat bérelt. E jogvita középpontjában az ebből eredő bérleti költségekért fennálló felelősség alapja és terjedelme áll.

2. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) által előterjesztett előzetes döntéshozatali kérelem az 1999. június 3-i vilnusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (kihirdette: az 1986. évi 2. tvr.; a továbbiakban: COTIF) vasúti infrastruktúra-üzemeltető felelősségét szabályozó részének értelmezésére vonatkozik. Előzetes kérdésként a előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy a Bíróságnak van-e hatásköre a – mind az EU, mind a tagállamok által a közlekedés területén megkötött – COTIF rendelkezéseinek értelmezésére, amely közlekedés területén az Unió és a tagállamok közös hatáskörrel rendelkeznek. Nem ez az első alkalom, hogy a Bíróságot arra kéri, hogy saját hatásköréről döntsön a vegyes megállapodások tekintetében.² Tekintettel a külső tevékenység vegyes jellegével járó összetettségre,³ bizonyára nem is ez lesz az utolsó.

¹ Eredeti nyelv: angol.

² A Bíróság akként határozta meg a vegyes megállapodásokat, hogy azokat „az Uniónak és mindegyik tagállamának alá kell írnia és meg kell kötnie”. Lásd: 2017. május 16-i 2/15 (EU–Szingapúr szabadkereskedelmi megállapodás) vélemény (EU:C:2017:376, 29. pont).

³ Eeckhout, P., *EU External Relations Law*, 2. kiadás, Oxford University Press, Oxford, 2011, 278. o.

3. A kérdést előterjesztő bíróság arra kéri továbbá a Bíróságot, hogy – e hatáskör megállapítása esetén – értelmezze a vasúti infrastruktúra-üzemeltetők nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekkel kapcsolatos egységes szabályok (a továbbiakban: CUI Egységes Szabályok)⁴ értelmében fennálló felelősségének terjedelmét, továbbá az attól való lehetséges eltéréseket. A Bíróságnak eddig még nem volt alkalma a CUI Egységes Szabályok értelmezésére.

II. Jogi háttér

4. A Ciprusi Köztársaság és a Málta Köztársaság kivételével az Európai Unió valamennyi tagállama részes állama a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezetet (OTIF) létrehozó nemzetközi vasúti fuvarozási egyezménynek (COTIF). Az Európai Unió a COTIF-ot 2011. július 1-jei hatállyal ratifikálta.⁵

A. A CUI Egységes Szabályok

5. A CUI Egységes Szabályok⁶ a nemzetközi fuvarozás céljára szolgáló vasúti infrastruktúra használatáról szóló, az alapeljárásban részt vevő felek között létrejövő hasonló valamennyi szerződésre vonatkoznak.

6. A CUI Egységes Szabályok „Kötelező jog” címet viselő 4. cikke a következőkről rendelkezik:

„Ha a jelen Egységes Szabályok nem rendelkeznek másképp, semmis minden olyan rendelkezés, amely közvetlenül vagy közvetve eltér a jelen Egységes Szabályoktól. Az ilyen rendelkezés semmissége nem vonja maga után a szerződés más rendelkezéseinek semmisségét. Mindazonáltal a Szerződő Felek vállalhatnak nagyobb felelősséget és súlyosabb kötelezettségeket, mint amilyeneket a jelen Egységes Szabályok előírnak, vagy megállapíthatják az anyagi károkra vonatkozó kártérítés legnagyobb összegét.”

7. A CUI Egységes Szabályok „Az infrastruktúra-üzemeltető felelőssége” című 8. cikkének 1. és 4. §-a szerint:

„1 §. Az infrastruktúra-üzemeltető felelős

- a) a testi károsodásért (halál, személyi sérülés vagy egyéb testi vagy lelki ártalom),
- b) a dologi kárért (ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülése vagy károsodása),
- c) a CIV Egységes Szabályok és a CIM Egységes Szabályok alapján, a fuvarozó által fizetendő kártérítés miatt keletkezett vagyoni veszteségért,

amely a fuvarozót vagy az általa igénybe vett kisegítő munkaerőt éri az infrastruktúra használata közben és az infrastruktúrából eredően.

[...]

⁴ A COTIF 1999. június 9-i E függeléke.

⁵ Lásd az alábbi 9–11. pontot.

⁶ Lásd a fenti 4. lábjegyzetet.

4. § A szerződő felek megállapodhatnak abban, hogy az infrastruktúra-üzemeltető felel-e, és milyen mértékben a fuvarozónak a késedelemből vagy üzemzavarból eredő káráért.”

8. A CUI Egységes Szabályok „Egyéb igények” címet viselő 19. cikkének 1. §-a szerint:

„A jelen Egységes Szabályok hatálya alá tartozó minden esetben, az infrastruktúra-üzemeltetővel vagy a fuvarozóval szemben a felelősségük alapján bármilyen jogcímen keresetet csak a jelen Egységes Szabályok feltételei és korlátozásai megtartásával lehet indítani.”

B. A csatlakozásról szóló megállapodás

9. A csatlakozásról szóló megállapodás⁷ meghatározza többek között az uniós jogból eredő, valamint a COTIF-ból és függelékeiből eredő kötelezettségek közötti kapcsolatot. A csatlakozásról szóló megállapodás 2. cikke konkrétan a következőket írja elő:

„Az Egyezménynek a nemzetközi vasúti szállítás elősegítésére, jobbítására és fejlesztésére irányuló céljának sérelme nélkül és annak az Egyezmény többi felével egymás közötti kapcsolataikban való teljes mértékű alkalmazásának sérelme nélkül az Egyezmény azon felei, amelyek az Unió tagállamai, az uniós szabályokat alkalmazzák, és ezért nem alkalmazzák az Egyezményből származó szabályokat, kivéve, ha nem áll rendelkezésre a meghatározott tárgyat szabályozó uniós szabály.”

10. Ezenfelül a csatlakozásról szóló megállapodás 7. cikke pontosítja az uniós hatáskör meghatározásának módját:

„Az uniós hatáskör mértékét általánosságban az Unió írásos nyilatkozatban jelzi e megállapodás megkötésekor. A nyilatkozat adott esetben módosítható, ha az Unió erre vonatkozóan értesítést küld az OTIF számára. A nyilatkozat nem helyettesítheti, és semmiféleképpen nem korlátozhatja azokat az ügyeket, amelyek az OTIF szavazással vagy más módon lefolytatott döntéshozatali eljárása előtt tett uniós hatáskörrel szóló értesítések tárgyát képezhetik.”

C. 2013/103 tanácsi határozat⁸

11. A 2013/103 határozat (2) preambulumbekzdése a következőket írja elő:

„Az Unió kizárólagos vagy tagállamaival megosztott hatáskörrel rendelkezik az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezmény (COTIF) [...] által szabályozott területeken.”

⁷ Az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet között az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló megállapodás (HL 2013. L 51., 8. o.; a továbbiakban: a csatlakozásról szóló megállapodás).

⁸ A COTIF-ot az EU jogrendje szempontjából az Európai Uniónak az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményhez (COTIF) való csatlakozásáról szóló, az Európai Unió és a Nemzetközi Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről szóló, 2011. június 16-i 2013/103/EU tanácsi határozat ratifikálta (HL 2013. L 51., 1. o.).

12. Ezenfelül a 2013/103 határozat I. melléklete tartalmazza az Európai Uniónak a csatlakozásról szóló megállapodás 7. cikkében említett hatáskörök gyakorlásáról szóló nyilatkozatát (a továbbiakban: nyilatkozat). A nyilatkozathoz fűzött függelék tartalmazza azon jogi aktusok felsorolását, amelyeken keresztül addig az Unió a hatáskörét gyakorolta.

D. Az osztrák jog

13. A kérdést előterjesztő bíróság szerint az osztrák polgári törvénykönyv (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch; a továbbiakban: ABGB) 1293. és azt követő §-ai a károkozó vétkességen alapuló kártérítési felelősségét írják elő. Szerződéses jogviszonyokban a kötelezett feladata annak bizonyítása, hogy a szerződéses kötelezettségei teljesítésének elmulasztásában nem terheli vétkesség (az ABGB 1298. §-a). A kötelezett felelős munkavállalóinak vétkes magatartásáért (az ABGB 1313a. §-a). Az alperesnek betudható vétkesség esetén a helyettesítő mozdonyok vonatkozásában követelt bérleti költség a nemzeti jog szerint megtéríthető.

III. A jogvita háttere és az előterjesztett kérdések

14. Egy németországi székhelyű vasúti szállítási magánvállalkozás, a Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, (a továbbiakban: Lokomotion) és egy vasúti infrastruktúrát működtető osztrák vállalkozás, az ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (a továbbiakban: ÖBB-Infrastruktur) 2014 decemberében szerződést kötött a vasúti infrastruktúra nemzetközi közlekedésre történő igénybevételéről, amelyért a Lokomotion díjat fizet.

15. A szerződés részét képezik az ÖBB-Infrastrukturnak az infrastruktúra-használati szerződéssel kapcsolatos általános szerződési feltételei (a továbbiakban: ÁSZF).

16. Az ÁSZF előírja, hogy – az ÁSZF eltérő rendelkezése hiányában – a felelősségre az ABGB, az Unternehmensgesetzbuch (a társaságokról szóló törvénykönyv), az Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (az osztrák vasúti és gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény) és a CUI Egységes Szabályok az irányadók.

17. Miután 2015. július 15-én kisiklott a Lokomotion hat mozdonya, két megrongálódott mozdony a javítás időtartama alatt nem volt használható. A Lokomotion két helyettesítő mozdonyt bérelt, ezáltal költségei keletkeztek.

18. A Lokomotion 629 110 EUR-t (és annak kamatokkal, illetve költségekkel növelt összegét) követeli az ÖBB-Infrastrukturel a két helyettesítő mozdony bérlésének a baleset következtében felmerült költségeire. A Lokomotion állítása szerint a baleset az ÖBB-Infrastruktur által szolgáltatott vasúti infrastruktúra hibájára vezethető vissza. A Lokomotion szerint az ÖBB-Infrastruktur jogellenesen és vétkesen megsértette a vasútjogi rendelkezésekben előírt, a sínek szabályszerű gyártására, ellenőrzésére, karbantartására, helyreállítására és javítására vonatkozó kötelezettségeit. A helyettesítő mozdonyok bérleti költségeit a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja értelmében vett dologi kárnak kell tekinteni.

19. Ezzel szemben az ÖBB-Infrastruktur azt állítja, hogy a baleset oka a kisiklott mozdonyokon található, már a kisiklás előtt túlterhelt és meglazult kapcsolóhorogja volt, és hogy a Lokomotion a vétkes. Az ÖBB-Infrastruktur továbbá azt állítja, hogy a kár tisztán vagyoni kár, következésképpen a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja alapján nem téríthető meg.

20. Az elsőfokú bíróság részítéletével elutasította a Lokomotion kereseti kérelmét, és megállapította, hogy kizárólag a CUI Egységes Szabályok alkalmazandók, az ABGB felelősségi szabályai azonban nem. Az ÖBB-Infrastruktur álláspontját fogadta el abban a vonatkozásban, hogy a szóban forgó bérleti díjak nem tekinthetők a CUI Egységes Szabályok 8. §-a (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett „dologi kárnak”.

21. A fellebbviteli bíróság azonban hatályon kívül helyezte az elsőfokú bíróság részítéletét, és e bíróságot új ítéletnek az eljárás kiegészítését követő meghozatalára utasította. Álláspontja szerint a CUI Egységes Szabályok 8. §-a (1) bekezdésének b) pontját tágan kell értelmezni és a „származtatott dologi kárt” is bele kell érteni.

22. Az ÖBB-Infrastruktur felülvizsgálati kérelmet nyújtott be e határozat ellen, és arra kérte Oberster Gerichtshofot (legfelsőbb bíróság), hogy helyezze azt hatályon kívül.

23. E körülmények között, az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Rendelkezik-e hatáskörrel az Európai Unió Bírósága a [CUI Egységes Szabályok] értelmezésére?
- 2) Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén: Úgy kell-e értelmezni a [CUI Egységes Szabályok] 8. cikke 1. §-ának b) pontját, hogy az infrastruktúra-üzemeltető e rendelkezésben előírt, dologi kárért való felelőssége körébe tartoznak azon költségek is, amelyek azáltal keletkeznek a fuvarozónál, hogy a mozdonyai károsodása miatt másikat, helyettesítő mozdonyokat kell bérelnie?
- 3) Az első kérdésre adandó igenlő válasz és a második kérdésre adandó nemleges válasz esetén: Úgy kell-e értelmezni a [CUI Egységes Szabályok] 4. cikkét és 19. cikkének 1. §-át, hogy a szerződő felek érvényesen terjeszthetik ki felelősségüket azáltal, hogy általános jelleggel hivatkoznak a nemzeti jogra, ha az alapján a felelősség mértéke kétségtelenül nagyobb, azonban – a [CUI Egységes Szabályok] objektív felelősségétől eltérve – a felelősség vétkességtől függ?”

24. Írásbeli észrevételeket az alapeljárás felei és az Európai Bizottság terjesztett elő.

IV. Elemzés

A. Az első kérdés: hatáskörrel rendelkezik-e a Bíróság a CUI Egységes Szabályok értelmezésére?

25. Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy rendelkezik-e a Bíróság hatáskörrel egy vegyes megállapodásként megkötött nemzetközi megállapodás, a COTIF részét képező CUI Egységes Szabályok értelmezésére.

26. A vegyes megállapodások olyan nemzetközi megállapodások, amelyeket az Unió és valamennyi vagy néhány tagállama egyidejűleg köt meg.⁹ A Szerződések nem rendelkeznek kifejezetten a vegyes megállapodásokról, azok az Európai Unió politikai és jogi valóságából alakulnak ki. Az integrált Európa felépítésének egyediségét és összetettségét tükrözik.¹⁰

27. Ha valamely nemzetközi megállapodás mind az EU átruházott hatáskörein belül, mind azokon kívül eső területeket szabályoz, akkor az EU nem rendelkezik egy ilyen megállapodás teljes megkötéséhez szükséges alkotmányos jogkörrel. Emiatt a tagállamoknak szerződő félként csatlakozniuk kell az Unió mellett, hogy biztosítsák a megállapodás érvényes megkötését a kizárólagos tagállami hatáskörre vonatkozó részek tekintetében. Ezeket az úgynevezett „kötelezően vegyes természetű” megállapodásokat¹¹ a hatáskörátruházás elvének alkalmazása eredményezi,¹² amely elv mind a belső, mind a külső fellépés során irányadó az Unió hatásköreire nézve.¹³

28. Egyéb esetekben ugyanakkor a vegyes természet választás kérdése. Ezek az úgynevezett „fakultatíve vegyes”¹⁴ megállapodások akkor jönnek létre, amikor a hatáskörátruházás elve a teljes megállapodás vonatkozásában teljesül. Ez azt jelenti, hogy az EU a nemzetközi megállapodás valamennyi rendelkezése vonatkozásában rendelkezik a szükséges hatáskörökkel, még akkor is, ha ezek némelyikének gyakorlására még nem került sor, így csupán potenciális hatáskörök. A fakultatíve vegyes jelleg tehát – a kötelezően vegyes jellegtől eltérően – nem a hatáskörátruházás elvének alkalmazásából ered, hanem az inkább az átruházott hatáskörök gyakorlásának kérdéséhez tartozik.

29. Ha az EU a megállapodás hatálya alá tartozó területeken közös hatáskörökkel rendelkezik a tagállamaival, akkor az ilyen megállapodás – amint azt a Bíróság ítélkezési gyakorlata megerősítette – megköthető akár vegyes megállapodásként, akár egyedül az Unió által.¹⁵ Amint azt az alábbi 2. cím alatt részletesebben kifejtem, ez azt is jelenti, hogy az EU a megosztott hatásköreit nem csupán belső jogalkotás útján gyakorolhatja, hanem nemzetközi megállapodás megkötésével is olyan kérdésekben, amelyek esetében még nem született belső jogszabály.

30. A fakultatíve vegyes megállapodások tehát az átruházott megosztott hatáskörök gyakorlásának módjával kapcsolatos politikai döntés következményei.

⁹ Számos olyan nemzetközi megállapodást kötnek meg vegyes megállapodásként, amelyben az Európai Unió részes fél. A Rosas egy 2001-es tanulmányt idézett, amely 154 vegyes megállapodást talált. Ez a szám mára minden bizonnyal magasabb. Lásd: Rosas, A., „Mixture Past, Present and Future: Some Observations”, in: Chamon, M., és Govaere I. (szerk.), *EU External Relations Post-Lisbon*, Brill NV, Leiden, 2020, 8–18. bekezdés, 4. o.

¹⁰ Ebben a vonatkozásban Allan Rosas vélekedése szerint a „vegyes megállapodások sokatmondóan szemléltetik az európai integrációs projekt sajátos jellegét.” Lásd: A. Rosas (a fenti 9. lábjegyzet), 8. o.

¹¹ Prete, L., „The Constitutional Limits to the Choice of Mixture after EUSFTA, COTIF I, MPA Antarctic and COTIF II: Towards a More Constructive Discourse?”, *European Law Review*, 45(1), 2020, 113–127. o., 114. o.

¹² EUSZ 5. cikk (2) bekezdés.

¹³ Szpunar főtanácsnok Németország kontra Tanács ügyre vonatkozó indítványa (C-600/14, EU:C:2017:296, 63. pont).

¹⁴ A kifejezést Allan Rosas vezette be: „Mixed Union – Mixed Agreements”, in: Koskenniemi M. (szerk.), *International Law Aspects of the European Union*, Brill Nijhoff, Leiden, 1998, 131. o. Lásd még: Chamon, M., és Govaere, I., „Introduction: Facultative Mixture, More than Just a Childhood Disease of EU Law?”, in: Chamon, M. és Govaere, I., (szerk.), *EU External Relations Post-Lisbon*, Brill NV, Leiden, 2020, 2. o.; Govaere, I., „»Facultative« and »Functional Mixture« in light of the Principle of Partial and Imperfect Conferral”, *College of Europe Research Paper*, in: *Law 2019*. 3. szám; Hillion, C., és Chamon, M., „Facultative Mixture and Sincere Cooperation.”, in: Chamon, M., és Govaere, I. (szek.), *EU External Relations Post-Lisbon*, Brill NV, Leiden, 2020, 86. o.

¹⁵ 2017. december 5-i Németország kontra Tanács ítélet (C-600/14, EU:C:2017:935, 66. pont); 2018. november 20-i Bizottság kontra Tanács (Antarktisz-i védett tengeri területek) ítélet (C-626/15 és C-659/16, EU:C:2018:925, 126. pont).

31. A jelen ügyben szóban forgó megállapodás a közlekedéspolitika területén megkötött fakultatíve vegyes megállapodás, amely területen az Európai Unió megosztja a hatáskörét a tagállamaival.¹⁶ A szóban forgó megállapodás egyetlen része sem tartozik a tagállamok kizárólagos hatáskörébe, és ez az ügyben nem is vitatott. Másként fogalmazva: az Európai Unió a COTIF hatálya alá tartozó valamennyi területet szabályozhatná. Számos kérdés esetében valóban jelentős mértékű belső szabályozásra került sor, mielőtt az Európai Unió csatlakozott volna a COTIF-hoz.¹⁷

32. A CUI Egységes Szabályok azonban olyan területre vonatkoznak, amely az EU COTIF-hoz való csatlakozásakor potenciálisan megosztott hatáskörökbe tartoztak.¹⁸ Ez azt jelenti, hogy e területen a jogalkotási hatáskört az EU-ra ruházták, e lehetőség kiaknázása azonban (akkor még) nem történt meg. Pontosabban megfogalmazva: a kérdést előterjesztő bíróság kérdése tehát arra irányul, hogy a Bíróság hatáskörrel rendelkezik-e valamely vegyes megállapodás olyan részeinek értelmezésére, amelynek tárgya vonatkozásában a Szerződések hatáskört ruháznak az EU-ra, de amelyet illetően az EU még nem alkotott belső jogszabályt.

33. Erre a kérdésre még nincs egyértelmű válasz.

34. A Bíróság vegyes megállapodásokra vonatkozó hatáskörével meglepően csekély számú ítélet foglalkozott, mégpedig különféle okokból.¹⁹ A Bíróság ítélkezési gyakorlata az eddigiekben nem adott általános választ a Bíróság vegyes rendelkezésekre vonatkozó hatáskörének igazolása és korlátai kapcsán. Ellenkezőleg: számos főtanácsnok²⁰ és jogtudománnyal foglalkozó szakember²¹ mutatott rá a Bíróság hatáskörrel kapcsolatos megközelítéséből adódó nehézségekre, és lényegében azzal érveltek, hogy ez jogbizonytalanságot eredményez az alkalmazandó norma tekintetében.

35. Ez a jelen eljárásban részt vevő felek által az első kérdés kapcsán javasolt válaszok köréből is kitűnik. A Lokomotion tagadja, hogy a Bíróság hatáskörrel rendelkezne, és azzal érvel, hogy a CUI Egységes Szabályok nem tartoznak a Szerződésekhez, mivel nem uniós intézmények jogi aktusai, valamint hogy – mindenesetre – a Bíróság még sosem értelmezte a CUI Egységes Szabályokat, így nem rendelkezik hatáskörrel. Ezzel szemben az ÖBB-Infrastruktur és a Bizottság véleménye szerint a Bíróság értelmezheti a CUI Egységes Szabályokat. Ugyanakkor eltérő érveket adnak elő, és különféle ítélkezési gyakorlatra hivatkoznak. Egyfelől az ÖBB-Infrastruktur a COTIF I ítéletre²² hivatkozik, és arra a következtésre jut, hogy a Bíróság azért rendelkezik hatáskörrel a CUI Egységes Szabályok értelmezésére, mert az EU hatáskörrel rendelkezik a COTIF

¹⁶ Az EUMSZ 4. cikk (2) bekezdésének g) pontja a közlekedéspolitikát a megosztott hatáskörök között sorolja fel.

¹⁷ Lásd: az Európai Unió hatáskörök gyakorlásáról szóló nyilatkozatát a fenti 12. pontban.

¹⁸ A kifejezést Cosmas főtanácsnok használta a Dior és társai egyesített ügyekre vonatkozó indítványában (C-300/98 és C-392/98, EU:C:2000:378, 32. pont). Használta továbbá Szpunar főtanácsnok a Németország kontra Tanács ügyre vonatkozó indítványában (C-600/14, EU:C:2017:296, 93. pont), továbbá a jogtudomány képviselői, például: J. Heliskoski, „The Jurisdiction of the European Court of Justice to Give Preliminary Rulings on the Interpretation of Mixed Agreements”, *Nordic Journal of International Law*, 69. kötet, 2000, 395–412. o., 409. o.

¹⁹ Legutóbb a 2021. szeptember 2-i Moldovai Köztársaság ítéletben (C-741/19, EU:C:2021:655). A hatáskör vizsgálatának fő oka ugyanakkor ebben az ügyben nem az volt, hogy a szóban forgó megállapodás vegyes megállapodás volt (bár az volt), hanem az, hogy az értelmezési kérdésre okot adó jogvita két, az Európai Unióon kívüli fél között zajlott, elbírálása azonban egy tagállami bíróság hatáskörébe tartozott.

²⁰ Lásd különösen: Tesauro főtanácsnok Hermès ügyre vonatkozó indítványában (C-53/96, EU:C:1997:539, 20–21. pont); Cosmas főtanácsnok Dior és társai egyesített ügyekre vonatkozó indítványában (C-300/98 és C-392/98, EU:C:2000:378, 40. és 41. pont); Ruiz-Jarabo Colomer főtanácsnok Merck Genéricos – Productos Farmacéuticos ügyre vonatkozó indítványában (C-431/05, EU:C:2007:48, 47–54. pont); Sharpston főtanácsnok Lesoochranárske zoskupenie ügyre vonatkozó indítványában (C-240/09, EU:C:2010:436, 50–56. pont).

²¹ Heliskoski, J., a fenti 18. lábjegyzet; Koutrakos, P., „Interpretation of Mixed Agreements”, in Hillion, C. és Koutrakos, P. (szerk.), *Mixed Agreements Revisited: The EU and its Member States in the World*, London, Hart Publishing, 2010, 116–137. o.; Prete, L., fenti 11. lábjegyzet.

²² 2017. december 5-i Németország kontra Tanács ítélet (C-600/14, EU:C:2017:935; a továbbiakban: „COTIF I” ítélet).

vonatkozásában. Másfelől a Bizottság úgy véli, hogy nem elegendő az, hogy az EU hatáskörrel rendelkezik, de mivel a CUI Egységes Szabályok egy, nagyrészt az uniós jogszabályok hatálya alá tartozó területet érintenek, a Bíróság megállapíthatja hatáskörét. E tekintetben a Bizottság leginkább a Lesoochranárske zoskupenie ítéletre hivatkozik.²³

36. Véleményem szerint a vegyes megállapodások mögött húzódó alkotmányos hatáskörmegosztás összetettségét figyelembe kell venni a Bíróság hatáskörére vonatkozó kérdés megválaszolásakor. Ezért az arra adott válasznak, hogy a Bíróság rendelkezik-e hatáskörrel valamely vegyes megállapodás egy adott rendelkezését illetően, figyelembe kell vennie azokat az okokat, amelyek miatt az EU ilyen megállapodás szerződő felévé vált. Véleményem szerint a Bíróság csak valamely vegyes megállapodás azon rendelkezései tekintetében rendelkezik hatáskörrel, amelyek elfogadása során az EU gyakorolta hatáskörét.

37. Az erre vonatkozó kifejezett magyarázatok hiánya ellenére úgy vélem, hogy a fennálló ítélkezési gyakorlat értelmezhető úgy, mint amely arra enged következtetni, hogy a Bíróság nem rendelkezik automatikus hatáskörrel valamely vegyes megállapodás összes rendelkezése tekintetében, hanem csak azon rendelkezéseket értelmezheti, amelyekkel kapcsolatban az EU gyakorolta hatáskörét. Az erre vonatkozó elemzést az 1. cím alatt ismertetem.

38. A fennálló ítélkezési gyakorlat alapján nemcsak hogy lehetséges ilyen értelmezés, de véleményem szerint ez az egyetlen magyarázat, amely a Szerződések szerinti alkotmányos hatáskörmegosztás értelmében elfogadható. Ez ugyanakkor felveti a kérdést, hogy az EU miként gyakorolhatja valamely hatáskörét külső szinten, és mi a megosztott hatáskör gyakorlásának következménye. Ezekkel a kérdésekkel a 2. cím alatt foglalkozom.

39. A 3. címben ezt az érvelést a jelen ügyre alkalmazva azt a következtetést vonom le, hogy a Bíróság hatáskörrel rendelkezik a CUI Egységes Szabályok értelmezésére, mivel az EU – a COTIF-hoz történő csatlakozással – gyakorolta hatáskörét az abban foglalt szabályok, köztük a vasúti infrastruktúra-üzemeltető felelősségére vonatkozó szabályok tekintetében.

1. A Bíróság vegyes megállapodások értelmezésére vonatkozó hatáskörrel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatának áttekintése

40. A Bíróság nemzetközi megállapodások értelmezésére vonatkozó hatáskörének magyarázata az 1974-es Haegeman ítélettel²⁴ kezdődött. Ez az ügy a Bíróságnak nem csupán a vegyes megállapodások értelmezésére, hanem általánosságban a nemzetközi megállapodások értelmezésére vonatkozó hatáskörére vonatkozott. A kérdés azért merült fel, mert az EGK-Szerződés 177. cikke (jelenleg EUMSZ 267. cikk) nem említi kifejezetten a nemzetközi megállapodásokat olyan jogi aktusokként, amelyeket a Bíróság értelmezhet. A Bíróság megállapította, hogy hatáskörrel rendelkezik az EGK és Görögország közötti csatlakozásról szóló megállapodás értelmezésére, mivel azt a Tanács kötötte, ezért az az uniós jog szerves részét

²³ 2011. március 8-i Lesoochranárske zoskupenie ítélet (C-240/09, EU:C:2011:125).

²⁴ 1974. április 30-i Haegeman ítélet (181/73, EU:C:1974:41).

képezi.²⁵ Ugyanakkor – amint azt C.W.A. Timmermans megjegyezte – „vegyes megállapodásoknak az uniós jogrendszerbe való beépítése nem jár [...] a Bíróság korlátlan hatáskörével a teljes megállapodást illetően”.²⁶

41. Először a Demirel ügyben merült fel az a kérdés, hogy a Bíróság vegyes megállapodások értelmezésére vonatkozó hatásköre abból ered-e, hogy azok az uniós jog részét képezik, vagy inkább abból, hogy az értelmezendő konkrét rendelkezés az uniós hatáskörök hatálya alá tartozik.²⁷ A német kormány és az Egyesült Királyság kormánya azzal érvelt, hogy a Bíróság nem rendelkezik hatáskörrel a Törökországgal kötött vegyes megállapodások azon rendelkezéseit illetően, amelyek vonatkozásában a tagállamok saját hatásköreiket gyakorolták.²⁸ A Bíróság ezen érvekre válaszolva kifejtette, hogy a szóban forgó kérdés nem tartozik a tagállamok kizárólagos hatáskörébe, és mint irrelevánst vetette el azt az érvet, amely szerint az Unió még nem gyakorolta potenciális hatáskörét, ennek okát azonban nem fejtette ki.²⁹

42. Bár a Demirel ítéletet következőképpen lehetne úgy értelmezni, mintha a Bíróság megállapította volna, hogy – a továbbra is a kizárólagos tagállami hatáskörbe tartozó területekre vonatkozó rendelkezések kivételével – hatáskörrel rendelkezik valamely vegyes megállapodás valamennyi rendelkezésének értelmezésére, a Bíróság továbbra sem fogalmazott meg vagy fejtett ki egyértelműen ilyen álláspontot. E korai ítélet tehát nem tekinthető végső álláspontnak a Bíróság vegyes megállapodások értelmezésére vonatkozó hatáskörének általános kérdésében.³⁰

43. A Bíróság értelmezési hatáskörével kapcsolatos későbbi ítéletek – véleményem szerint – két alapvető csoportra oszthatók. Az első csoportba azok az ítéletek tartoznak, amelyek a Bíróság hatáskörének tág értelmezését javasolják azon az alapon, hogy a vegyes megállapodások az uniós jog részét képezik, és mint ilyenek egységes értelmezést tesznek szükségessé. Ebben a csoportban található számos, a szellemi tulajdonjogok kereskedelmi vonatkozásairól szóló megállapodáshoz (a továbbiakban: TRIPS megállapodás) kapcsolódó ítélet, például a Hermès³¹ és a Dior ítélet³², az Aarhusi Egyezményhez kapcsolódó Lesoochranárske zoskupenie ítélet³³, továbbá az Energia Charta Egyezményre (a továbbiakban: ECT) vonatkozó, nem régiben hozott Moldovai Köztársaság ítélet³⁴. Az ügyek második csoportja visszafogottabb megközelítést alkalmaz, és a Bíróság hatáskörének megállapítása érdekében az értelmezendő rendelkezés és az uniós hatáskör gyakorlása között keres kapcsolatot. Ebben a csoportban található a Merck ítélet³⁵, amely szintén a TRIPS megállapodáshoz kapcsolódik, valamint számos, jogsértési eljárás nyomán hozott ítélet, például az irodalmi és művészeti művek védelméről szóló berni egyezményhez kapcsolódó

²⁵ 1974. április 30-i Haegeman ítélet (181/73, EU:C:1974:41, 3–6. pont). Ezt az érvelést az olyan jogi aktusok értelmezésére vonatkozó hatáskör igazolására is alkalmazták, amelyek elfogadása olyan nemzetközi megállapodások alapján történt, amelyekben az EU részes fél. (lásd: 1990. szeptember 20-i Sevince ítélet, C-192/89, EU:C:1990:322). A Haegeman ítéletben alkalmazott érvelés – minden ilyen ügyben ismétlődve – általános igazolásává vált a Bíróság azon hatáskörének, hogy előzetes döntéshozatali eljárásban nemzetközi megállapodásokat értelmezzen. Lásd újabban: 2021. szeptember 2-i Moldovai Köztársaság ítéletet (C-741/19, EU:C:2021:655, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

²⁶ Timmermans, C.W.A., „The Court of Justice and Mixed Agreements”, in Court of Justice of the European Union (szerk.), *The Court of Justice and the Construction of Europe: Analyses and Perspectives on Sixty Years of Case-law – La Cour de Justice et la Construction de l'Europe: Analyses et Perspectives de Soixante Ans de Jurisprudence*, 2013, T.M.C. Asser Press, Hága, Hollandia, 667. oldal.

²⁷ 1987. szeptember 30-i Demirel ítélet (12/86, EU:C:1987:400; a továbbiakban: Demirel ítélet).

²⁸ Uo., 8. pont.

²⁹ Uo., 9. és 10. pont.

³⁰ Lásd e tekintetben: Cosmas főtanácsnok Dior és társai egyesített ügyekre vonatkozó indítványa (C-300/98 és C-392/98, EU:C:2000:378, 37–38. pont).

³¹ 1998. június 16-i Hermès ítélet (C-53/96, EU:C:1998:292; a továbbiakban: Hermès ítélet).

³² 2000. december 14-i Dior és társai ítélet (C-300/98 és C-392/98, EU:C:2000:688, 35. és 39. pont).

³³ 2011. március 8-i Lesoochranárske zoskupenie ítélet (C-240/09, EU:C:2011:125).

³⁴ 2021. szeptember 2-i Moldovai Köztársaság ítélet (C-741/19, EU:C:2021:655).

³⁵ 2007. szeptember 11-i Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos ítélet (C-431/05, EU:C:2007:496).

Bizottság kontra Írország ítélet³⁶, a Földközi-tenger szennyezés elleni védelemről szóló egyezményhez kapcsolódó Etang de Berre ítélet³⁷, illetve az ENSZ tengerjogi egyezményéhez kapcsolódó MOX Plant ítélet³⁸.

44. A hatáskör kérdése különféle okokból merült fel ezekben az ítéletekben, ezért azokat sajátos összefüggéseiken kívül nem lehet megfelelően értelmezni. Véleményem szerint azonban mindegyik értelmezhető arra a következtetésre mutató módon, hogy a Bíróság az uniós hatáskör gyakorlásához köti a valamely vegyes megállapodás valamely konkrét rendelkezésével kapcsolatos hatáskörét.

45. Ez az értelmezés nem tűnik azonnal egyértelműnek, különösen az ítéletek első csoportja fényében. Hadd magyarázzam meg tehát állításomat a Hermès ítélet alapján.³⁹ Ebben az ügyben a Bíróság olyan helyzettel szembesült, amelyben nem volt egyértelmű, hogy egy Benelux védjegyre vonatkozó ideiglenes nemzeti intézkedés a TRIPS megállapodás ideiglenes intézkedésekről szóló 50. cikkének hatálya alá tartozik-e. A TRIPS megállapodás releváns rendelkezésének hatálya alá tartozó területen az egyetlen uniós jogszabály a közösségi védjegyekről szóló rendelet volt.⁴⁰ A jogvita ugyanakkor egy Benelux, és nem egy közösségi védjegy vonatkozásában állt fenn. A Bíróság mindazonáltal megállapította, hogy hatáskörrel rendelkezik, mivel a TRIPS megállapodás 50. cikke egyformán alkalmazható a nemzeti és az uniós jog hatálya alá tartozó helyzetekre. Amint azt a Bíróság kifejtette, a megállapodás egységes értelmezése egyértelműen uniós érdekeket szolgált.⁴¹

46. A Bíróság „egységes értelmezéshez fűződő érdekre” való hivatkozása arra a következtetésre vezethet, hogy egy ilyen érdek szolgált a TRIPS megállapodás 50. cikkének értelmezésére vonatkozó hatáskör megállapításának legfőbb igazolásaként.

47. Mindazonáltal abban az ügyben, valamint más, az első csoportba tartozó ügyekben a Bíróságnak a hatáskörével kapcsolatos két különböző kérdést kellett megválaszolnia, amelyeket külön kell választani. Az első az volt, hogy a Bíróság főszabály szerint rendelkezik-e hatáskörrel valamely vegyes megállapodás egy konkrét rendelkezésének (a Hermès ügyben a TRIPS megállapodás 50. cikkének) értelmezésére. A második kérdés az volt, hogy a Bíróság értelmezheti-e a vegyes megállapodás releváns rendelkezéseit, ha ezt az értelmezést valamely, az uniós jog hatályán kívül eső nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő jogvitában kell alkalmazni.

48. Az előbbi kérdésre adott válasza szerint a Bíróság hatáskörének megállapítását az uniós hatáskörök EU általi gyakorlása alapozta meg egy vegyes megállapodás értelmezendő rendelkezése vonatkozásában. A TRIPS megállapodáshoz való csatlakozással annak 50. cikke az uniós jog részévé vált a közösségi védjegyek területén. Így az EU-nak a TRIPS megállapodáshoz való csatlakozása annak 50. cikkét az uniós jog részévé tette.

49. A Bíróság az „egységes értelmezéshez fűződő érdekre” csak a hatáskörére vonatkozó második kérdés igazolása érdekében hivatkozott. Erre azért volt szükség, mert a nemzeti bíróság előtt folyamatban lévő jogvita nem a közösségi, hanem a Benelux védjegyre vonatkozott. Ebben az

³⁶ 2002. március 19-i Bizottság kontra Írország ítélet (C-13/00, EU:C:2002:184).

³⁷ 2004. október 7-i Bizottság kontra Franciaország ítélet (C-239/03, EU:C:2004:598).

³⁸ 2006. május 30-i Bizottság kontra Írország ítélet (C-459/03, EU:C:2006:345).

³⁹ 1998. június 16-i Hermès ítélet (C-53/96, EU:C:1998:292).

⁴⁰ A közösségi védjegyről szóló, 1993. december 20-i 40/94/EK tanácsi rendelet (HL 1994 L 11, 1. o., magyar nyelvű különkiadás 17. fejezet, 1. kötet, 146. oldal).

⁴¹ 1998. június 16-i Hermès ítélet (C-53/96, EU:C:1998:292, 32. pont).

esetben tehát a TRIPS megállapodás 50. cikkét nemzeti, nem pedig uniós jogként kellett alkalmazni. A Bíróság – a Dzodzi,⁴² a Leur Bloem⁴³ és a Giloy ítéletben⁴⁴ kidolgozott ítélkezési gyakorlatot idézve és alkalmazva – azzal igazolta az uniós jog értelmezésére vonatkozó hatáskörét az uniós jog hatályán kívül eső helyzetekben, hogy el kell kerülni az uniós jog olyan eltérő értelmezéseit, amelyek akkor fordulhatnak elő, ha a Bíróság nem segíti a nemzeti bíróságokat a belföldi ügyekben. Ez azonban csak ezért volt lehetséges, mert a TRIPS megállapodás 50. cikke eleve az uniós jog részévé vált.

50. Hasonló érvelés alkalmazására került sor mindegyik ügyben, amelyeket az első csoportba tartozóként említettem. A mögöttes indok, amely a Bíróság TRIPS megállapodás 50. cikkének, az Aarhausi Egyezmény 9. cikke (3) bekezdésének, illetve az ECT közvetlen külföldi befektetésekre vonatkozó rendelkezéseinek értelmezésével kapcsolatos hatáskörét igazolta, mindegyik esetben az EU azon döntésében rejlik, hogy e rendelkezéseket az uniós jog részévé tette az adott vegyes megállapodásokhoz való csatlakozással.

51. E logika világosabban fogalmazódott meg az ügyek második csoportjában, amely ügyekben a bíróság közvetlenebb kapcsolatot teremtett a megállapodás tartalma és az uniós hatáskörök gyakorlása között. A hatáskör megállapítására vagy azért került sor, mert a vegyes megállapodás hatálya alá tartozó kérdést meglévő uniós szabályok szabályozták, vagy ha ez nem így volt, akkor olyan területhez tartozónak tekintették, amelyre nagyrészt uniós szabályok vonatkoztak. Ha azonban ilyen kapcsolat megállapítására nem került sor, akkor a Bíróság az értelmezési hatáskörének hiányát állapította meg még akkor is, ha a Szerződések értelmében potenciális megosztott hatáskör állt fenn.

52. A Merck ügyben ez volt a helyzet.⁴⁵ A Bíróság feladata ismét a TRIPS megállapodás értelmezése volt, ezúttal annak a szabadalmi oltalmi idő lejártát szabályozó 33. cikke vonatkozásában. A Bíróság megállapította, hogy hatásköre alól függ, hogy az EU gyakorolta-e hatáskörét a TRIPS megállapodás vonatkozó területén. Annak megállapítását követően, hogy a szabadalmakat az uniós jog nem (vagy csak szórványosan) szabályozza, a Bíróság úgy ítélte meg, hogy a nemzeti bíróság feladata eldönteni, hogy van-e a TRIPS megállapodás 33. cikkének közvetlen hatálya. A Bíróság saját szavaival „azt a következtetést kell levonni, hogy mivel a TRIPS-egyezmény 33. cikke olyan körbe tartozik, amelyen a közösségi jog jelen fejlettségi szakaszában elsősorban a tagállamok rendelkeznek hatáskörrel, ezért az ő döntésüktől függ, hogy e rendelkezésnek közvetlen hatályt tulajdonítanak-e vagy sem.”⁴⁶

53. A hatáskör nyelvére lefordítva ez azt jelentette, hogy a Bíróságnak nem rendelkezett hatáskörrel a TRIPS megállapodás 33. cikkének értelmezésére, mivel az EU még nem gyakorolta megosztott hatáskörét a szabadalmi oltalom területén.

54. A jelen indítvány 43. pontjában felsorolt több ítélet, amelyet jogsértési – nem pedig előzetes döntéshozatali – eljárásban hoztak, szintén az EU hatáskörének gyakorlásához kötötte a Bíróság hatáskörét. Ezek az ítéletek némiképp eltérően vetették fel a hatáskör kérdését. Ezen ügyekben a Bíróságot előzetes kérdésként annak eldöntésére kérték, hogy valamely vegyes megállapodás állítólagosan megsértett rendelkezése az uniós jog részét képezi-e vagy sem. Csak az előbbi esetben volt megállapítható, hogy valamely tagállam „elmulasztotta teljesíteni a Szerződésekben

⁴² 1990. október 18-i Dzodzi ítélet (C-297/88 és C-197/89, EU:C:1990:360).

⁴³ 1997. július 17-i Leur-Bloem ítélet (C-28/95, EU:C:1997:369).

⁴⁴ 1997. július 17-i Giloy ítélet (C-130/95, EU:C:1997:372).

⁴⁵ 2007. szeptember 11-i Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos ítélet (C-431/05, EU:C:2007:496).

⁴⁶ 2007. szeptember 11-i Merck Genéricos – Produtos Farmacêuticos ítélet (C-431/05, EU:C:2007:496, 47. pont).

foglalt kötelezettségeit”. Ezen ítéletek egy nyilvánvalóan újszerű tényezőt vezettek be: a hatáskör akkor állapítható meg, ha a szóban forgó terület már nagyrészt uniós jogszabályok hatálya alá tartozik.⁴⁷

55. Azt a megállapítást, hogy valamely szakpolitikai terület már nagyrészt uniós jogszabályok hatálya alá tartozik, olyan mutatóként kell értelmezni, amely lehetővé teszi a Bíróság számára annak megállapítását, hogy az EU valamely vegyes megállapodáshoz való csatlakozással megosztott hatáskörének gyakorlása mellett döntött abban a konkrét kérdésben, amely belső jogszabályaiban nem szerepel. A hatáskör gyakorlására ily módon a szóban forgó vegyes megállapodás megkötésével került sor.⁴⁸ A Bíróság emiatt rendelkezett hatáskörrel.

56. Az ítélezési gyakorlatban alkalmazott e két megközelítésnek a javasolt módon való értelmezése lehetővé teszi azon következtetés levonását, hogy a Bíróságnak a valamely vegyes megállapodás azon rendelkezésének értelmezésével kapcsolatos hatásköre, amellyel kapcsolatban az EU még nem gyakorolta belső hatásköreit, annak megállapításától függ, hogy e konkrét kérdéssel kapcsolatban az EU a vegyes megállapodás megkötésével a hatáskörét gyakorolta.

57. A továbbiakban kifejtem, hogy e következtetés miért szükséges, és a jelenlegi uniós alkotmányos rend szerint miért ez az egyetlen lehetséges következtetés.

2. Az értelmezendő rendelkezés és az uniós hatáskörök gyakorlása közötti szükséges kapcsolat

58. Az EU és tagállamai közötti megosztott hatáskörök gyakorlását a Szerződések szabályozzák. A hatáskörök szervezésének módjára vonatkozó alkotmányos döntés a Bíróság vegyes megállapodások értelmezésére vonatkozó hatáskörének tekintetében egyszerre jelent igazolását és korlátozást.

a) Arról, hogy az EUM-Szerződés hatáskörgyakorlásra vonatkozó szabályai hogyan igazolják a Bíróság hatáskörét

59. Az uniós hatáskörök gyakorlása történhet belső szinten, belső jogszabályok elfogadásával, vagy külső szinten, magával a megosztott hatáskörbe tartozó területeket szabályozó nemzetközi megállapodáshoz való csatlakozással. Valamely megosztott hatáskörbe tartozó területen a vegyes megállapodás megkötésének képessége nem attól függ, hogy ezt a hatáskört belső szinten már gyakorolták-e. Ez a hatáskör első alkalommal nemzetközi megállapodás megkötésével is gyakorolható.

60. Főtanácsnokok már javasolták ezt az álláspontot. A Mox Plant ügyben Maduro főtanácsnok úgy vélte, hogy „egy nemzetközi megállapodás megkötése önmagában a Közösség nem kizárólagos hatáskörének gyakorlását valósíthatja meg, függetlenül a közösségi belső jogszabály korábbi elfogadásától.”⁴⁹

⁴⁷ Például: 2002. március 19-i Bizottság kontra Írország ítélet (C-13/00, EU:C:2002:184, 16. pont); 2004. október 7-i Bizottság kontra Franciaország ítélet (C-239/03, EU:C:2004:598, 29. pont).

⁴⁸ Lásd e tekintetben: a Poiars Maduro főtanácsnok Bizottság kontra Írország ügyre vonatkozó indítványában (C-459/03, EU:C:2006:42, 33. pont) adott magyarázatot.

⁴⁹ Poiars Maduro főtanácsnok Bizottság kontra Írország ügyre vonatkozó indítványa (C-459/03, EU:C:2006:42, 33. pont). Ezen az alapon arra a következtetésre jutott, hogy a korábbi Etang de Berre ítélet (2004. október 7-i Bizottság kontra Franciaország ítélet, C-239/03, EU:C:2004:598) értelmezhető úgy, hogy „a Bíróság megvizsgálta, hogy a Közösség, azáltal, hogy nemzetközi megállapodást kötött, a nem kizárólagos hatáskörét gyakorolta-e a tengervízbe történő édesvíz- és hordalékkibocsátás területével összefüggésben”.

61. A Bíróság két nemrégiben meghozott ítélete – a COTIF I ítélet⁵⁰ és az Antarctic MPA ítélet⁵¹ – megerősíti, hogy a megosztott hatáskör gyakorolható első alkalommal nemzetközi megállapodás megkötésével.⁵² A COTIF I ítéletben a Bíróság eloszlatta a 2/15 véleményben⁵³ szereplő egyik kijelentés nyomán felmerülő kétségeket, és megerősítette, hogy az EU mindig dönthet úgy,⁵⁴ hogy egyedül köt megállapodást a megosztott hatáskörök területén.⁵⁵ Ez azt jelenti, hogy az EU gyakorolhatja megosztott hatáskörét első alkalommal nemzetközi megállapodás aláírásával.

62. Tehát bármikor, amikor arra lehet következtetni, hogy valamely nemzetközi megállapodáshoz való csatlakozással az EU (az addig a pillanatig csupán potenciális) megosztott hatásköreinek gyakorlása mellett döntött, e megállapodás vonatkozó rendelkezései gyakorolt uniós hatáskörre válnak a megállapodás megkötésének pillanatától, így e rendelkezések az uniós jog részévé válnak.

63. Úgy tűnik, némi félreértést okoz a megosztott hatáskörök (nemzetközi megállapodás kötése útján) külső szinten való gyakorlásának azzal a kérdéssel való összekeverése, hogy a külső hatáskörök kizárólagosak-e. Ez annak az eredménye, ahogyan az ERTA-elvet⁵⁶ a jelenlegi EUMSZ 3. cikk (2) bekezdése tartalmazza. E cikk kimondja, hogy az EU „kizárólagos” hatáskörrel rendelkezik nemzetközi megállapodás megkötésére, ha az ilyen nemzetközi megállapodás a közös szabályok útján már gyakorolt hatásköröket érintheti vagy megváltoztathatja.

64. Az EU külkapcsolataival ellentétben belső helyzetekben az EUM-Szerződés kizárólagos vagy megosztott hatáskörökről beszél. A kizárólagos hatáskörök megakadályozzák a tagállamokat a fellépésben, de ehhez hasonlóan a megosztott hatáskörök is kizárják a tagállami fellépést, ha azokat az EU már gyakorolta. A belső szférában ugyanakkor ezt nem kizárólagos hatáskörnek hívják; előfoglalásnak hívják (bár az EUM-Szerződés nem használja ezt kifejezést). Az előfoglalás az EUMSZ 2. cikk (2) bekezdésében jelenik meg.

65. Szintén az előfoglalás következménye, hogy a tagállamok nem köthetnek nemzetközi megállapodásokat, ha ez érintené a közös szabályokat. A Szerződések szerkezetében azonban ez az előfoglalás a kizárólagos hatáskörökre vonatkozó rendelkezésben kap helyet (EUMSZ 3. cikk (2) bekezdése). Ez lehet az oka annak, hogy a hatáskörök külkapcsolatokban való gyakorlását gyakran másként látják és magyarázzák, mint a belső kapcsolatokban való hatáskörgyakorlást.

⁵⁰ 2017. december 5-i Németország kontra Tanács ítélet (C-600/14, EU:C:2017:935, 66. pont).

⁵¹ 2018. november 20-i Bizottság kontra Tanács (Antarktisz védett tengeri területek) ítélet (C-626/15 és C-659/16, EU:C:2018:925, 126. pont).

⁵² Az ítélkezési gyakorlat ilyen értelmezését a jogtudomány képviselői is javasolják. Lásd: Neframi E., „Article 216(1) TFEU and the Union’s shared external competence in the light of mixity: *Germany v Council (COTIF)*” *Common Market Law Review*, 56. kötet, 2019, 489–520. o., 506–507. o.

⁵³ 2017. május 16-i 2/15 (EU–Szingapúr szabadkereskedelmi megállapodás) vélemény (EU:C:2017:376).

⁵⁴ Amint azt a Bíróság kifejtette, a 2/15 véleményben az a kijelentés, hogy egy megosztott, de nem gyakorolt hatáskör területén „a tervezett megállapodás A. szakaszát az Unió nem hagyhatja jóvá egyedül” (2017. május 16-i 2/15 [EU–Szingapúr szabadkereskedelmi megállapodás] vélemény, EU:C:2017:376, 244. pont), csak a Szingapúrral kötött megállapodás vegyes megállapodásként való megkötésére vonatkozó döntés ténybeli hátterének nyugtázása volt (2017. december 5-i Németország kontra Tanács ítélet, C-600/14, EU:C:2017:935, 68. pont). A Bíróság tisztázta a megállapodás aláírásának politikai hátterét: azért esett a választás a vegyes megállapodásra, mert a Tanácsban nem volt meg a szükséges többség a megállapodásnak a tagállamok részvétele nélkül történő megkötéséhez. Így a vegyes jelleg inkább politikai körülmények, semmint jogi szükségszerűség eredménye volt.

⁵⁵ Ez az uniós jogot illetően igaz. Természetesen, ha a nemzetközi jog megakadályozza, hogy az EU valamennyi tagállamának vagy azok egy részének részvétele nélkül nemzetközi megállapodást kössön, akkor az ilyen megállapodást vegyes megállapodásként kell megkötni, hogy megfeleljen a nemzetközi jognak. Lásd e tekintetben: 2018. november 20-i Bizottság kontra Tanács (Antarktisz védett tengeri területek) ítélet (C-626/15 és C-659/16, EU:C:2018:925, 127–133. pont).

⁵⁶ Lásd: 1971. március 31-i Bizottság kontra Tanács ítélet (22/70, EU:C:1971:32, 17. pont).

66. Ezen túlmenően az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdése olyan helyzet kapcsán foglalkozik az előfoglalással, amikor a megosztott hatáskörök gyakorlására először belső szinten kerül sor. Meghatározza, hogy nem a tagállamoknak, hanem az EU-nak kell megállapodást kötnie arra a területre vonatkozóan, amelyen a tagállamok hatásköre előfoglalás alá tartozik. Az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdése azonban nem kínál megoldást azon következmények kérdésére, amelyek abból erednek, ha a megosztott hatáskört első alkalommal külső szinten gyakorolják.

67. Az előfoglalás megfelelőbb terminusának használata esetén⁵⁷ a helyzet világossá válik. Az EUMSZ 2. cikk (2) bekezdése előírja, hogy a megosztott hatáskörök területén a tagállamok e hatáskörüket csak olyan mértékben gyakorolhatják, amilyen mértékben az EU hatáskörét nem gyakorolta. Megfordítva: a tagállamok nem gyakorolhatják a hatáskörüket (az előfoglalás megakadályozza őket ebben), ha az EU e hatáskört valamely konkrét kérdésben már gyakorolta. Így, ha az EU belső szinten már gyakorolta a megosztott hatáskört, akkor a tagállamok nem léphetnek fel a közös szabályok befolyásolása érdekében, sem belső jogszabályok elfogadásával, sem nemzetközi megállapodások megkötésével. Ez az indoka az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdésében megjelenő ERTA-elvnek.

68. Függetlenül attól, hogy az EU valamely megosztott hatáskört nemzetközi megállapodás megkötésével vagy a jogrendjén belüli jogalkotással gyakorolja, a hatásnak azonosnak kell lennie: a tagállamok e szabályt nem változtathatják meg egyoldalúan. E tekintetben tehát irreleváns, hogy az EU hatáskörét belső vagy külső szinten gyakorolta-e. Az ok, amiért tagállamok belső jogrendjükön belül egyoldalúan nem módosíthatják valamely nemzetközi megállapodás rendelkezéseit, ugyanaz, amiért nem módosíthatják egyoldalúan az uniós jogrenden belül elfogadott intézkedéseket: az uniós jog koherens és egységes alkalmazásának biztosítása.

69. Az előfoglalás fogalmára támaszkodva lehetőség nyílik elosztatni az EU külkapcsolatai vonatkozásában egy másik gyakori félreértést, amely az EU hallgatólagos külső hatáskörének kérdését összemosza külső hatásköre kizárólagosságának kérdésével.⁵⁸ Nevezetesen, az EU hallgatólagos külső hatáskörrel rendelkezik minden olyan területen, ahol (kizárólagos vagy megosztott) belső hatáskörrel rendelkezik. Ha gyakorolja a belső szinten megosztott hatáskörként előírt hatáskörét, az kizárja, hogy a tagállamok e hatáskört akár belső, akár külső szinten gyakorolják.⁵⁹

70. A fentiekből továbbá kitűnik, hogy meglévő belső uniós szabályok megkeresése, vagy annak értékelése, hogy a terület már nagyrészt uniós szabályok hatálya alá tartozik-e, annak meghatározását szolgálja, hogy a tagállamoknak a szóban forgó terület szabályozására irányuló próbálkozásai az előfoglalás alá tartoznak-e. Ez a Bíróság értelmezési hatáskörét is igazolja.

71. A közös szabályokat nemcsak ellentétes szabályok vagy módosítások elfogadása, hanem azok értelmezése is érintheti. A közös szabályok tagállami hatóságok általi független értelmezése érintheti vagy megváltoztathatja azokat. Az EU jogrendjében a Bíróság rendelkezik végleges

⁵⁷ Kokott főtanácsnok is foglalkozott az előfoglalással két indítványában: a Bizottság kontra Tanács (Antarktisz védett tengeri területek) ügyre vonatkozó indítványában (C-626/15, EU:C:2018:362, 111–117. pont) és a Bizottság kontra Tanács ügyre vonatkozó indítványában (C-13/07, EU:C:2009:190, 76. pont).

⁵⁸ E félreértésről kiváló összefoglalóként lásd: Cremona, M., „Defining Competence in EU External Relations: Lessons from the Treaty Reform Process” in Dashwood, A., és Maresceau, M., (szerk.), *Law and Practice of EU External Relations: Salient Features of a Changing Landscape*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008, 34–69. o.

⁵⁹ Ez igaz az előfoglalt, megosztott hatáskörök vonatkozásában, a párhuzamos megosztott hatáskörök esetében azonban nem. Bár a Szerződések a megosztott hatáskörök többségét előfoglalással érintett hatáskörként írják elő, vannak olyan megosztott hatáskörök, amelyekre nem vonatkozik az előfoglalással, hanem amelyek inkább párhuzamosak. Ez azt jelenti, hogy mind az EU, mind a tagállamok azonos időben gyakorolhatják azokat. Ilyenek a humanitárius segítségnyújtás és a fejlesztési együttműködés területei. Lásd e tekintetben: EUMSZ 4. cikk (4) bekezdés.

felhatalmazással egy nemzetközi megállapodás azon rendelkezéseinek értelmezésére, amelyek azért válnak közös szabályokká, mert az EU a nemzetközi megállapodáshoz való csatlakozással megosztott hatáskörét gyakorolta.

72. Annak kijelentése tehát, hogy a Bíróság hatáskörrel rendelkezik egy olyan nemzetközi megállapodás rendelkezéseinek értelmezésére, amelyen keresztül az EU megosztott hatáskörét gyakorolta, egyenértékű annak kijelentésével, hogy a Bíróság hatáskörrel rendelkezik az uniós intézmények által elfogadott rendelet vagy irányelv értelmezésére. Az ilyen nemzetközi megállapodás vonatkozó részei az uniós jogrend szempontjából ugyanolyan jellegűek, mint a belső másodlagos jog. A Bíróság hatásköre ebből természetes módon következik.

b) Arról, hogy az EUM-Szerződés hatáskörgyakorlásra vonatkozó szabályai hogyan korlátozzák a Bíróság hatáskörét

73. Alkotmányosan érzékeny annak elismerése, hogy az EU megosztott hatáskörét gyakorolhatja első alkalommal nemzetközi szinten, mivel ez a döntés befolyásolja a tagállamok szabályozási képességét a szóban forgó területen. Ez a Szerződések szerinti megosztott hatáskörök többségének előfoglalási hatása miatt van így: ha az EU egyszer már szabályozott valamely kérdést, akkor a tagállamok önmagukban mindaddig nem szabályozhatják azt, ameddig az uniós szabályozás hatályban marad.

74. Vonzó elképzelés a Bíróság hatáskörével kapcsolatos kérdés azáltal történő leegyszerűsítése, hogy ezt a hatáskört pusztán azért terjesztjük ki valamely vegyes megállapodás valamennyi rendelkezésére, mert ez a megállapodás az uniós jog részévé vált, és mert ez fokozza az uniós jog értelmezésének egységességét.⁶⁰ Amint azonban arra Cosmas főtanácsnok helyesen rámutatott,⁶¹ ez az uniós érdek nem igazolhatja az EU és tagállamai között fennálló hatáskörmegosztás eltörlését. E megosztásról a Szerződésekben, az EU jogi és politikai rendszerének alkotmányos alapokmányában állapodtak meg. Ezért még akkor is, ha az uniós hatáskörök gyakorlása és a Bíróság hatáskörének összekapcsolása folytán „utóbbi az előbbi bonyolultságának rabjává válik”,⁶² ez a hiányosság önmagában nem igazolhatja az EU és tagállamai jogkörei elhatárolásának módjára vonatkozó alkotmányos döntések figyelmen kívül hagyását.

75. Ez az oka annak, hogy a Bíróság a vegyes megállapodásoknak csak olyan rendelkezései vonatkozásában állapíthatja meg hatáskörét, amelyekben az EU gyakorolta szabályozási hatáskörét. A megosztott hatáskörök területén elfogadott belső jogszabályokban mindig egyértelmű, hogy az EU az ilyen jogi aktusokban mindent szabályozni kívánt, amit e jogi aktusok tartalmaznak. Ezzel szemben a vegyes megállapodásokban ez nem magától értetődő, hanem azt az egyes konkrét megállapodásoknak a saját kontextusukban történő elemzése útján kell megerősíteni.

⁶⁰ Ruiz-Jarabo Colomer főtanácsnok Merck Genéricos – Produtos Farmacéuticos ügyre vonatkozó indítványa (C-431/05, EU:C:2007:48, 54–60. pont).

⁶¹ Cosmas főtanácsnok Dior és társai egyesített ügyekre vonatkozó indítványa (C-300/98 és C-392/98, EU:C:2000:378, 44. pont).

⁶² Ruiz-Jarabo Colomer főtanácsnok Merck Genéricos – Produtos Farmacéuticos ügyre vonatkozó indítványa (C-431/05, EU:C:2007:48, 52. pont) és Sharpston főtanácsnok Lesoochranárske zoskupenie ügyre vonatkozó indítványa (C-240/09, EU:C:2010:436, a 47. ponthoz fűzött 31. lábjegyzet).

76. Politikai döntést képez az a döntés, hogy az Unió gyakorolja-e azt a megosztott hatáskört, amely előfoglalás útján kizárja a tagállamok fellépését.⁶³ Ez a döntés ugyanakkor uniós alkotmányos elvek hatálya alá tartozik. Egyrészt az EU csak az uniós politikák célkitűzéseinek megvalósítása érdekében léphet fel.⁶⁴ Másrészt az EU csak akkor gyakorolhat egy megosztott hatáskört, ha teljesül a szubszidiaritás és az arányosság elve. Ezek az elvek irányadók az uniós hatáskörök mind külső, mind belső szinten való gyakorlására.⁶⁵

77. A szubszidiaritás a tagállami szintű döntéshozatalt védi. Ez különösen akkor válik fontossá, ha figyelembe vesszük, hogy az uniós szinten egyszer már gyakorolt hatáskörök kizárják a tagállami fellépést. Ha az EU külső szinten gyakorolja hatáskörét, a szubszidiaritás elvét nem a belső határozathozatal keretében alkalmazottakkal azonos eljárások biztosítják.⁶⁶ Ezt az elvet mindazonáltal tiszteletben kell tartani. Így annak megsértésére hivatkozni lehet valamely nemzetközi megállapodás Szerződésekkel való összhangjának előzetes megkérdőjelezése céljából az EUMSZ 218. cikk (11) bekezdése szerinti eljárásban, vagy később, megsemmisítési vagy érvényességre vonatkozó előzetes döntéshozatali eljárásban.

78. Cosmas főtanácsnok rámutatott egy másik alkotmányos jellegzetességre, amelyet nem lehet figyelmen kívül hagyni a Bíróság vegyes megállapodásokra vonatkozó hatáskörének meghatározásakor. Ez a jogköröknek egy horizontális tengely mentén, a Bíróság és más uniós intézmények közötti elhatárolására vonatkozik. Amint rámutatott, annak ellenére, hogy a jogalkotó szerep benne rejlik a Bíróság általános szerepében, ez nem jelenti azt, hogy a Bíróságnak a jogalkotás kezdeményezőjének kell lennie.⁶⁷ Az a döntés, hogy egy adott területen – jelen esetben ez a vasúti infrastruktúra-üzemeltető felelőssége – harmonizálják-e a nemzeti jogszabályokat, az EU Szerződésekben előírt politikai intézményeihez és döntéshozatali folyamatához tartozik. Ha a Bíróság automatikusan arra a következtetésre jutna, hogy egy vegyes megállapodás valamennyi rendelkezése az uniós hatáskörök gyakorlásának eredménye (a Bíróság hatásköre automatikus megállapításának eredménye), akkor a Bíróság tulajdonképpen saját mérlegelésével helyettesítené a hatáskörrel rendelkező uniós politikai intézmények annak kapcsán végzett mérlegelését, hogy szükség van-e harmonizációra.

79. A COTIF I ügyben a Németországi Szövetségi Köztársaság azzal érvelt, hogy megosztott hatáskör külső területen való gyakorlása anélkül, hogy azt először belső szinten gyakorolták volna, azzal a kockázattal jár, hogy az Európai Parlament kimarad a folyamatból, a rendes jogalkotási eljárást pedig megkerülik.⁶⁸ Ez az érv nem teljesen alaptalan az uniós alkotmányos rend fénycsücsében.

80. Az EUMSZ 218. cikk szerinti eljárás azonban biztosítja, hogy az uniós intézmények a belső jogalkotási eljárások során őket megilletőkhöz hasonló jogkörökkel rendelkezzenek akkor, amikor a hatásköröket a külkapcsolatokban gyakorolják. A Bíróság ezt elismerte ítélezési gyakorlatában. Megerősítette, hogy az EUMSZ 218. cikk (6) bekezdése a) pontjának

⁶³ Lásd: Wahl főtanácsnok 3/15 (A megjelent művekhez való hozzáférésről szóló marrákesi egyezmény) véleményre vonatkozó indítványa (EU:C:2016:657, 119. pont).

⁶⁴ Az EUMSZ 216. cikk (1) bekezdése többek között előírja, hogy az Unió megállapodást köthet egy vagy több harmadik országgal vagy nemzetközi szervezettel, ha a Szerződések ilyen megállapodás megkötését írják elő, ha az a Szerződésekben meghatározott célkitűzések elérése érdekében szükséges.

⁶⁵ Szpunar főtanácsnok Németország kontra Tanács ügyre vonatkozó indítványa (C-600/14, EU:C:2017:296, 118. pont).

⁶⁶ De Baere, G., „Subsidiarity as a Structural Principle Governing the use of EU External Competences” in Cremona, M. (szerk.), *Structural Principles in EU External Relations* Oxford, Hart Publishing, 2018, 93–116. o., 112–114. o.

⁶⁷ Cosmas főtanácsnok Dior és társai egyesített ügyekre vonatkozó indítványa (C-300/98 és C-392/98, EU:C:2000:378, 48. pont).

⁶⁸ 2017. december 5-i Németország kontra Tanács ítélet (C 600/14, EU:C:2017:935, 70. pont).

v. alpontja⁶⁹ meghatározza a rendes jogalkotási eljárás hatálya alá tartozó területre vonatkozó megállapodások esetén alkalmazandó eljárást.⁷⁰ A Bíróság úgy vélte, hogy ez a két eljárás hasonló intézményi egyensúlyt biztosít.⁷¹ Mindkét esetben a Bizottság rendelkezik kezdeményezési jogkörrel, a Tanács dönt minősített többséggel, és az Európai Parlament hozzájárulása is szükséges.

81. Tekintettel annak alkotmányos jelentőségére, hogy a Bíróság vegyes megállapodások értelmezésére vonatkozó hatáskörét összekapcsolják az ilyen megállapodások elfogadására vonatkozó uniós jogkörök gyakorlásával, az egyetlen lehetséges következtetés az, hogy a Bíróság értelmezési hatáskörének fennállásáról való döntés előtt mérlegelni kell azon okokat és körülményeket, amelyek arra vezettek, hogy valamely megállapodást vegyes megállapodásként kötöttek meg. Ezt természetesen feltételezi, hogy a Bíróság hatáskörrel rendelkezik a teljes megállapodás értelmezésére annak eldöntése érdekében, hogy annak mely rendelkezései uniós jogi rendelkezések. Ezt az értelmezési hatáskört a Bíróság már megerősítette.⁷²

82. Annak meghatározása, hogy valamely vegyes megállapodás mely rendelkezései kapcsán gyakorolta az EU megosztott hatásköreit, összetett feladat, és csak esetről esetre lehet elvégezni. Levonható-e bármilyen következtetés abból a pusztán tényből, hogy valamely megállapodást vegyes megállapodásként kötöttek meg? Lehetne azt állítani, hogy a tagállamok azért vesznek részt egy ilyen megállapodásban, mert az a döntés született, hogy a megosztott hatáskörök közül csak néhányat gyakorol az EU, míg mások a tagállamok szabályozási felelőssége alá tartozó kérdések maradnak.

83. Mi más oka lehet annak, hogy a tagállamok csatlakoznak valamely megállapodáshoz? Véleményem szerint a tagállamoknak más okuk is lehet arra, hogy valamely nemzetközi megállapodáshoz az EU mellett szerződő félként csatlakozzanak, még akkor is, ha egy ilyen megállapodás azzal jár, hogy a hatálya alá tartozó területeken a tagállamok egyoldalú fellépése előfoglalás alá kerül. Előfordulhat, hogy a tagállamok meg akarják őrizni az ellenőrzést az ilyen megállapodásról szóló tárgyalások felett még akkor is, ha a megállapodás megkötése után elveszítik azt. Talán a tagállamok egyszerűen nemzetközi szinten is láthatóak akarnak maradni. Végezetül az is lehetséges, a nemzetközi jog (az uniós joggal ellentétben) írta elő a részvételüket. Ezért nem gondolom, hogy túlságosan sok minden vonható le abból a pusztán tényből, hogy valamely megállapodást vegyes megállapodásként kötnek meg.

84. Igencsak eltérőek lehetnek azok a vegyes megállapodások, amelyekbe az EU szerződő félként belép.⁷³ Lehetnek két- vagy többoldalúak, új megállapodások, de az is előfordulhat, hogy már azt megelőzően is léteztek, hogy az EU hatáskört szerzett arra, hogy azokban szerződő fél legyen. Az egyes megállapodások megkötésének körülményei egyedileg nagyon eltérőek lehetnek. Azon kérdés megválaszolása, hogy az EU gyakorolta-e megosztott hatáskörét, különösen nehéz olyan többoldalú megállapodások esetén, amelyekben a tagállamok már szerződő felek voltak, mielőtt

⁶⁹ Ezt az eljárást alkalmazták az EU COTIF-hoz – és a CUI Egységes Szabályokhoz – való csatlakozása során. Lásd a 2013/103 határozat preambulumát.

⁷⁰ 2014. november 26-i Parlament és Bizottság kontra Tanács ítélet (C-103/12 és C-165/12, EU:C:2014:2400, 84. pont).

⁷¹ A 2014. június 24-i Parlament kontra Tanács ítéletben (C-658/11, EU:C:2014:2025, 56. pont) a Bíróság egyetértett Bot főtanácsnokkal abban, hogy a belső és külső fellépésre vonatkozó eljárás szimmetrikus.

⁷² A 2000. december 14-i Dior és társai ítéletben (C-300/98 és C-392/98, EU:C:2000:688, 33. pont); a 2007. szeptember 11-i Merck Genéricos – Produtos Farmacéuticos ítéletben (C-431/05, EU:C:2007:496, 33. pont); és a 2011. március 8-i Lesoochranárske zoskupenie ítéletben (C-240/09, EU:C:2011:125, 31. pont).

⁷³ Rosas, i. m., fenti 9. lábjegyzet, 12. o.

az EU csatlakozott volna e megállapodáshoz. Véleményem szerint ezért nem határozható meg előzetesen – minden megállapodásra alkalmazandó általános szabályként – az, hogy a Bíróság rendelkezik-e hatáskörrel valamely vegyes megállapodás értelmezésére.

85. A Bíróságnak mérlegelnie kell az EU valamely konkrét megállapodásban való részvételének körülményeit annak megállapítása érdekében, hogy az EU gyakorolta-e megosztott hatáskörét egy ilyen megállapodás valamely konkrét rendelkezése kapcsán. Amennyiben ez volt a helyzet, a Bíróság hatáskört szerzett az adott vegyes megállapodás e rendelkezésének értelmezésére annak az EU jogrendjében történő alkalmazása céljából.

86. Elképzelhető, hogy a Bíróság az előkészítő dokumentumokból, a megkötéshez vezető eljárásból, a vegyes megállapodás szövegéből, vagy egyéb releváns körülményből nem tud következtetni arra, hogy az EU egyes megosztott hatásköreit kívánta gyakorolni a szóban forgó megállapodáshoz való csatlakozással. Véleményem szerint ekkor arra a következtetésre kell jutnia, hogy a hatáskörök alkotmányos megosztásának tiszteletben tartása céljából a jogkörök a tagállamoknál maradtak. Ilyen esetben a Bíróságnak meg kell állapítania hatáskörének hiányát. Itt ugyanakkor nem ez a helyzet.

3. A Bíróságnak a CUI Egységes Szabályok értelmezésére irányuló hatásköre

87. Amint azt a jelen indítvány elején kifejtettem, a COTIF – és így a CUI Egységes Szabályok – a közlekedés területén létrejött vegyes nemzetközi megállapodás, amelyre vonatkozóan a Szerződések előírják, hogy az EU a tagállamokkal közös hatáskörökkel rendelkezik. A COTIF hatálya alá tartozó valamennyi kérdés az EU kizárólagos vagy megosztott hatáskörébe tartozott akkor, amikor az EU ahhoz csatlakozott. Nincs tehát olyan terület, ahol a tagállamok kizárólagos hatáskörrel rendelkeznének.

88. Huszonöt tagállam volt szerződő fél a COTIF-ban mielőtt az EU 2011-ben szerződő félként csatlakozott hozzá. Egyértelmű, hogy az EU vállalta a felelősséget a COTIF azon részeiért, amelyekben belső jogszabályai értelmében (előfoglalás útján) kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezett.⁷⁴ A nyilatkozathoz csatolták az uniós jogalkotási aktusok listáját.⁷⁵

89. A nyilatkozat ugyanakkor nem értelmezhető azon területek kimerítő felsorolásaként, ahol az EU a COTIF-hoz történő csatlakozásakor gyakorolta a hatáskörét, mivel az EU belső hatásköreinek gyakorlása folyamatosan változik.⁷⁶ Következésképpen nem zárja ki azt az értelmezést, amely szerint az EU megosztott hatásköreit (legelső alkalommal) éppen a COTIF-hoz való csatlakozással gyakorolta.

⁷⁴ Lásd a fenti 64–67. pontot.

⁷⁵ Lásd a csatlakozásról szóló megállapodás 7. cikkét és a 2013/103 tanácsi határozat I. mellékletéhez csatolt, „Az Európai Unió nyilatkozata a hatáskörök gyakorlásáról” címet viselő függelékét.

⁷⁶ Ehhez kapcsolódan a Bíróság megállapította, hogy az EU 1982. december 10-i csatlakozása az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezményéhez (UNCLOS) és az e csatlakozással összefüggésben kiadott, a Közösség hatásköréről szóló nyilatkozat hasznos hivatkozási alapot kínál, de nem tekinthető kimerítő jellegűnek. Lásd: 2006. május 30-i Bizottság kontra Írország ítélet (C-459/03, EU:C:2006:345, 109. pont). Lásd még: Govaere, I., „Beware of the Trojan Horse: Dispute Settlement in (Mixed) Agreements and the Autonomy of the EU Legal Order” in Hillion, C. és Koutrakos, P. (szerk.), *Mixed agreements Revisited: The EU and its Member States in the World*, London, Hart Publishing, 2010, 187–207. o., 194. o.

90. A COTIF részeként a CUI Egységes Szabályok az EU közlekedéspolitikájának olyan területére terjednek ki, amelyet belsőleg még nem (vagy csak kismértékben⁷⁷) szabályoztak. A CUI Egységes Szabályok a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó szerződésekre, valamint az üzemen tartónak vagy a vasúti hálózat infrastruktúra-üzemeltetőjének az ilyen használat során esetlegesen felmerülő károkért való felelősségére vonatkoznak.

91. Gyakorolta-e az EU a közlekedés területén fennálló megosztott hatáskörét a COTIF részeként a CUI Egységes Szabályokhoz való csatlakozással, és előfoglalással kizárta-e a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó szerződések és a kapcsolódó kártérítési felelősség tagállami szabályozását az EU-n belüli szerződéses helyzetekben? Ha igen, a Bíróságnak hatáskörrel rendelkezik a CUI Egységes Szabályok vonatkozó rendelkezéseinek értelmezésére.

92. Lehet úgy tekinteni, hogy az EU-n belüli, határokon átnyúló közlekedés területén a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó szerződések megkötésének és a felek felelősségének harmonizálásával a CUI Egységes Szabályok hozzájárulnak az Unió közlekedéspolitikával kapcsolatos célkitűzéseikhez.

93. A felelősség harmonizált szabályozása kiküszöböli a vasúti közlekedés határokon átnyúló működésében tapasztalható eltéréseket, hozzájárulva ezzel a határokon átnyúló közlekedés zavartalan működése előtti akadályok felszámolásához, amely cél nem érhető el könnyen, ha a tagállamok eltérő jogszabályaira van bízva. A közlekedéspolitikai célkitűzések alá tartozó és a szubszidiaritás elvének megfelelő fellépésként tehát igazolt lehet az uniós szintű fellépés.

94. A csatlakozásról szóló megállapodás 2. cikke a következő: „Az Egyezménynek a nemzetközi vasúti szállítás elősegítésére, jobbítására és fejlesztésére irányuló céljának sérelme nélkül és annak az Egyezmény többi felével egymás közötti kapcsolataikban való teljes mértékű alkalmazásának sérelme nélkül az Egyezmény azon felei, amelyek az Unió tagállamai, az uniós szabályokat alkalmazzák, és ezért nem alkalmazzák az Egyezményből származó szabályokat, *kivéve, ha nem áll rendelkezésre a meghatározott tárgyat szabályozó uniós szabály*”.⁷⁸

95. A csatlakozásról szóló megállapodás 2. cikkét úgy értelmezem, mint az EU azon szándékának kifejezését, hogy oly módon szabályozza az EU-n belüli, határokon átnyúló közlekedésben a vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó szerződések teljesítésével kapcsolatos felelősséget, hogy e kapcsolatokra a CUI Egységes Szabályokat alkalmazza. Másként fogalmazva: az EU úgy döntött, hogy azáltal szabályozza az infrastruktúra-üzemeltető felelősségét, hogy a CUI Egységes Szabályokat az EU-n belüli helyzetekre is elfogadja.

96. Ezenfelül 2013/103 tanácsi határozat II. melléklete⁷⁹ a kiemelt kifejezés jelentését a következőképpen magyarázza: „A »meghatározott tárgyat szabályozó« kifejezést úgy kell értelmezni, hogy az az Egyezmény, ideértve a függelékeket is, valamely rendelkezése által szabályozott konkrét esetre vonatkozik, és amelyre nem vonatkoznak Európai Unió jogszabályai”.

⁷⁷ Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL 2012. L 343., 32. o.; helyesbítés: HL 2015. L 67., 32. o.), amely számos, a nyilatkozatban felsorolt irányelv helyébe lépett (lásd a fenti 12. pontot). A Bizottság többek között erre az irányelvre hivatkozik a Bíróság hatáskörének megállapítása érdekében. Ugyanakkor ez az irányelv véleményem szerint nem elegendő az EU EUMSZ 3. cikk (2) bekezdése szerinti kizárólagos hatáskörének megállapításához. Lásd még: Szpunar főtanácsnok Németország kontra Tanács ügyre vonatkozó indítványa (C-600/14, EU:C:2017:296, 154. és 155. pont).

⁷⁸ Kiemelés tőlem.

⁷⁹ Az Európai Unió nyilatkozata az Egyezmény 2. cikke tekintetében, a 2013/103 tanácsi határozat II. melléklete.

97. A „kivéve, ha nem áll rendelkezésre a meghatározott tárgyat szabályozó uniós szabály” megfogalmazást véleményem szerint úgy kell értelmezni, hogy az EU-nak a COTIF-ot az EU-n belüli közlekedésre irányadó saját szabályaiként kell alkalmaznia. Így az EU azokon a területeken alkalmazza az egyezményt, amelyeket belső szinten még nem szabályozott, azon EU-n belüli helyzetek szabályozása érdekében, amelyek vonatkozásában megosztott hatáskörrel rendelkezik.

98. Ezen egyezmény részét képezik az CUI Egységes Szabályok, ami azt jelenti, hogy az EU úgy döntött, hogy ezeket a szabályokat alkalmazza a vasúti infrastruktúra-üzemeltetők felelősségére az EU-n belüli helyzetekben. Ugyanakkor ezzel a döntéssel az EU nyilvánvalóan nem gátolta meg magát abban, hogy az EU-n belüli közlekedés vonatkozásában megváltoztassa ezeket a szabályokat. Ezért a CUI Egységes Szabályok az EU-n belüli viszonyokra akkor és addig alkalmazhatók, ha és ameddig nincsenek az EU által elfogadott eltérő szabályok. De ameddig ilyen szabályokat nem fogadnak el, addig a CUI Egységes Szabályok is uniós joggá válnak.

99. Emiatt azon a véleményen vagyok, hogy az EU gyakorolta a közlekedéspolitika területén a tagállamaival megosztott hatáskörét annak érdekében, hogy a vasúti infrastruktúra-üzemeltetők CUI Egységes Szabályokban előírt felelősségi rendszerét az EU-n belüli helyzetekre is alkalmazza. Ez azt eredményezte, hogy a tagállamok szabályozási jogkörei ezen a területen előfoglalás alá estek. A Bíróság ezért hatáskörrel rendelkezik a CUI Egységes Szabályok értelmezésére.

B. A második kérdés: a helyettesítő mozdonyok bérlése folytán felmerült kár a CUI Egységes Szabályok hatálya alá tartozik-e?

100. Második kérdésével a nemzeti bíróság arra keresi a választ, hogy CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja körébe tartoznak-e azon költségek is, amelyek azáltal keletkeznek a fuvarozónál, hogy megrongálódott mozdonyai javításának idejére helyettesítő mozdonyokat kell bérelnie. A kérdést előterjesztő bíróság tehát arra kéri a Bíróságot, hogy az e rendelkezés értelmében vett dologi kár fogalmát értelmezze. Amint azt már a bevezetésben is említettem, a Bíróságnak az eddigiekben még nem nyílt lehetősége a CUI Egységes Szabályok értelmezésére.

101. Az ÖBB-Infrastruktur azzal érvelt, hogy a helyettesítő mozdonyok bérleti költségei a Lokomotion eszközeiben, nem pedig magukban a mozdonyokban bekövetkező kárnak minősülnek, ezért azokat meg kell különböztetni a magukban a mozdonyokban bekövetkező kártól. Emellett azzal érvelt, hogy a CUI Egységes Szabályok felépítése az infrastruktúra-üzemeltető objektív felelősségén nyugszik, ami miatt a felelősségnek a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontjában előírt terjedelmét szűken kell értelmezni. Az ÖBB-Infrastruktur kiemelte, hogy a CUI Egységes Szabályok 15. cikkével ellentétben⁸⁰ – amely vétkesség megállapítása esetén lehetővé teszi a felelősségi korlátok túllépését – a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontjában foglalt objektív felelősségi követelmény a „dologi kár” szűk értelmezését teszi szükségessé.

102. A Bizottság ezen értelmezés mellett foglalt állást, és megjegyezte, hogy a COTIF és a CUI Egységes Szabályok szerkezete alátámasztja a dologi és a vagyoni károk szétválasztását, mivel a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-a b) pontjának hatálya alá csak az előbbi tartozik.

⁸⁰ A CUI Egységes Szabályok 15. cikkének szövege a következő: „A jelen Egységes Szabályokban, valamint a nemzeti jogban előírt felelősségi korlátozások, amelyek egy adott összegre korlátozzák a kártérítést, nem alkalmazhatók, ha bizonyított, hogy a kár olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet a károkozó követett el akár ilyen kár előidézésének a szándékával, akár gondatlanságból, de annak tudatában, hogy ilyen kár valószínűleg bekövetkezik.”

103. A Lokomotion ezzel szemben azzal érvelt, hogy a helyettesítő mozdonyok bérleti költségei a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja szerinti dologi kárból eredő költségek részét képezik, mivel ezek is hozzájárulnak a mozdonyok eredeti állapotának helyreállításához.

104. Nem értek egyet.

105. Egy nemzetközi szerződés valamely rendelkezésének értelmezésekor a Bíróság korábban⁸¹ a szerződések jogáról szóló, Bécsben, 1969. május 23-án aláírt egyezmény 31. cikkére,⁸² valamint az államok és nemzetközi szervezetek közötti, valamint a nemzetközi szervezetek egymás közötti szerződéseinek jogáról szóló, 1986. március 21-i bécsi egyezmény 31. cikkére⁸³ hivatkozott, amelyek rögzítik a nemzetközi szokásjogot. E rendelkezések szerint valamely megállapodást jóhiszeműen, kifejezéseinek szövegösszefüggésükben szokásos értelme szerint, valamint tárgya és célja figyelembevételével kell értelmezni.⁸⁴

106. Elsősorban – a Lokomotion állításaival ellentétben – a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának szerkezetében és kontextusában semmi sem utal arra, hogy annak célja az üzemben tartó eredeti állapotának teljes helyreállítását, beleértve minden olyan, a vállalkozásának rendes működése elé gördülő akadály elhárítását, amelyet a dologi kár okozott.

107. Ehelyett a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának a) pontja testi károsodást (úgy mint halált, személyi sérülést vagy egyéb testi vagy lelki ártalmat) említ. Számomra nem tűnik összeegyeztethetőnek e rendelkezéssel, hogy például az üzemben tartó személyzetének személyi sérülése esetén a fuvarozó követelhetné az e sérülés miatt igénybe vett kiegészítő személyzet alkalmazásához kötődő költségeket.

108. Ehhez hasonló módon véleményem szerint a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja alapján a Lokomotionnál felmerült javítási költségeket kell megtéríteni. A helyettesítő mozdonyok bérlése álláspontom szerint nem dologi kár, hanem többletköltség, amely abból ered, hogy a Lokomotion továbbra is zavartalanul kívánta nyújtani szolgáltatásait.

109. A CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának c) pontja az egyetlen olyan rendelkezés, amely olyan vagyoni veszteségre (azaz a konkrét személyi vagy dologi károkon túli károkra) utal, amelyeket a fuvarozó az infrastruktúra-üzemeltetőre háríthat.

110. Ezenfelül, a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja kimondja, hogy az infrastruktúra-üzemeltető (jelen esetben az ÖBB-Infrastruktur) „felelős”, e rendelkezés tehát objektív felelősséget ír elő. Egyetértek az ÖBB-Infrastrukturral és a Bizottsággal abban, hogy az objektív felelősség a „dologi kár” szűk értelmezését teszi szükségessé.

111. Végül úgy vélem, hogy a CUI Egységes Szabályok 8. cikkének 4. §-a az infrastruktúra-üzemeltető e Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja szerinti felelőssége terjedelmének szűk értelmezése vonatkozásában is releváns. Konkrétan: e rendelkezés lehetővé teszi az infrastruktúra-üzemeltető felelőssége terjedelmének kiterjesztését a „fuvarozónak a

⁸¹ Lásd mint legutóbbi példát: 2020. november 19-i Ministère public és Conseil national de l'ordre des pharmaciens (A kannabidiol [CBD] forgalmazása) ítélet (C-663/18, EU:C:2020:938, 66. pont).

⁸² Egyesült Nemzetek Szerződéseinek Tára, 1155. kötet, 331. o. (kihirdette: az 1987. évi 12. tvr.).

⁸³ Az Egyesült Nemzetek Szervezetének az államok és nemzetközi szervezetek közötti, valamint a nemzetközi szervezetek egymás közötti szerződéseinek jogáról szóló konferenciájának hivatalos feljegyzései, II. kötet, 91. o.

⁸⁴ Lásd e tekintetben: 2006. január 10-i IATA és ELFAA ítélet (C-344/04, EU:C:2006:10, 40. pont).

késedelemből vagy üzemzavarból eredő káráért”. E kár a fuvarozónál annak következtében merül fel, hogy az elveszett vagy megrongálódott járművet nem tudja megfelelő időben és rendszeresen használni.

112. Nem arra célok, hogy a Lokomotionnál felmerült költségek e rendelkezés hatálya alá tartoznak, tekintettel arra, hogy működésében – a rendelkezésre álló információk alapján – nem keletkezett késedelem vagy zavar. Ugyanakkor magán a dologi káron kívül a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja alapján megtéríthető költségek kifejezetten fel vannak sorolva e szabályok rendszerében.

113. Végül a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának c) pontja „a CIV Egységes Szabályok⁸⁵ és a CIM Egységes Szabályok⁸⁶ alapján, a fuvarozó által fizetendő kártérítés miatt keletkezett vagyoni veszteségért” viselt felelősségre hivatkozik. Az objektív felelősség alapján megtéríthető vagyoni veszteségek azok, amelyek a fuvarozónál annak folytán merültek fel, hogy nem tudta teljesíteni a CIV és a CIM Egységes Szabályokból eredő kötelezettségeit. Ezért e vagyoni veszteségeket át lehet hárítani az infrastruktúra-üzemeltetőre.

114. Számomra úgy tűnik, hogy hogy ez a magyarázat összhangban áll a CUI Egységes Szabályokhoz fűzött magyarázó jelentéssel,⁸⁷ amely szerint az Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja vagyoni veszteségekre nem terjed ki.

115. Való igaz, hogy helyettesítő mozdonyok bérlése kapcsán nehéz elképzelni olyan helyzetet, amelyben a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának c) pontjában vagy 8. cikkének 4. §-ában felsorolt vagyoni veszteségek keletkeznének. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ezek a veszteségek a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontjának hatálya alá tartoznak.

116. Ezért azon a véleményen vagyok, hogy a helyettesítő mozdonyok bérleti költségei nem tartoznak a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja szerinti dologi károk fogalmába.

C. Harmadik kérdés: a nemzeti jogra történő általános hivatkozással kiköthetnek-e a felek a szerződésben nagyobb felelősséget?

117. Harmadik kérdésével a nemzeti bíróság arra keresi a választ, hogy abban az esetben, ha a CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontja nem alkalmazható a Lokomotionnál a megrongálódott mozdonyok helyettesítése folytán felmerült költségekre, a szerződésben az ABGB-re történő általános hivatkozás a CUI Egységes Szabályok 4. cikkében és 19. cikkének 1. §-ában foglaltnál fokozottabb felelősség érvényes vállalását képezi-e.

⁸⁵ A nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIV). Az 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) függeléke. A CIV Egységes Szabályok 26. cikkének 1. §-a konkrétan előírja: „A fuvarozó felelős azért a kárért, amely abból ered, hogy az utas a járművön való tartózkodása közben vagy a be-, illetve kiszállása alkalmával a vasúti üzemmel összefüggésben történt vasúti baleset következtében meghal, megsérül, vagy testi vagy szellemi épségében egyéb károsodást szenved, függetlenül attól, hogy melyik vasúti infrastruktúrát használja.”

⁸⁶ A Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezményre vonatkozó Egységes Szabályok (CIM). Az 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) B. függeléke. A CIM Egységes Szabályok 23. cikkének 1. §-a konkrétan előírja: „A fuvarozó felelős azért a kárért, amely az áru teljes vagy részleges elveszése vagy sérülése következtében az áru átvételétől a kiszolgáltatásig keletkezik, valamint a fuvarozási határidő túllépéséből eredő károkért, bármilyen is az igénybe vett vasúti infrastruktúra.”

⁸⁷ A Közgyűlés egységes szerkezetbe foglalt magyarázó jelentése, AG 12/13 Add. 8, 30.09.2015., 14. o., III. cím, 2. pont. A Bíróság korábban hivatkozott a CIV Egységes Szabályokhoz fűzött magyarázó jelentésre a 2013. szeptember 26-i ÖBB-Personenverkehr ítéletben (C-509/11, EU:C:2013:613, 41. pont). Bár a magyarázó jelentés nyilvánvalóan nem hiteles a Bíróság CUI Egységes Szabályokra vonatkozó értelmezése kapcsán, véleményem szerint értelmezési segédletként használható.

118. Ez a kérdés megkívánja a Bíróságtól, hogy a szerződési szabadság és a CUI Egységes Szabályok felelősség tekintetében kötelező jellege közötti megfelelő egyensúly kérdésében hozzon döntést.⁸⁸

119. Amint azt fentebb kifejtettem, a felek abban állapodtak meg, hogy vasúti infrastruktúra-használatról szóló szerződésükhöz ÁSZF-et fűznek.⁸⁹ Ez több jogforrásra, köztük az ABGB hivatkozik, amely egyfelől a felelősség alapjaként a vétkességről rendelkezik, ugyanakkor követelések szélesebb körét – például a jelen ügyben szóban forgó bérleti díj követelését is – lehetővé teszi.

120. Mindezek alapján megállapítható-e, hogy a felek az ABGB szubszidiárius alkalmazásával a CUI Egységes Szabályok 4. cikke értelmében megengedettnél nagyobb felelősséget kötöttek ki?

121. Véleményem szerint erre a kérdésre igenlő választ kell adni.

122. A CUI Egységes Szabályok 4. cikke lehetővé teszi a felek számára, hogy nagyobb felelősséget vagy súlyosabb kötelezettségeket vállaljanak, mint amilyeneket a CUI Egységes Szabályok előírnak.

123. Előjáróban nem gondolom, hogy e rendelkezés megköveteli, hogy *mind* a felelősség alapja, *mind* annak mértéke nagyobb legyen, mint amelyet a CUI Egységes Szabályok előírnak. Ehelyett úgy értelmezem a CUI Egységes Szabályok 4. cikkét, mint amely szabadságot biztosít a feleknek, hogy szerződésben kiterjesszék a felelősséget.

124. Ez az értelmezés igazodik a CUI Egységes Szabályok 4. cikkéhez fűzött magyarázó jelentéshez, amely szerint e cikk célja, hogy lehetővé tegye a felek számára, hogy szerződéses úton „kiterjesszék a felelősségüket”.⁹⁰ A magyarázó jelentés nem tesz különbséget a felelősség alapja és mértéke között.

125. Ezért a felek a szerződésben rendelkezhetnek a vasúti infrastruktúra-üzemeltető felelősségének azon károokra történő kiterjesztéséről, amelyek az üzemben tartónál a megrongálódott mozdonyainak javítása idejére helyettesítő mozdonyok bérlésével merültek fel. Ugyanígy, e felelősség lehet vétkességi alapú.

126. Az ÖBB-Infrastruktur azzal érvelt, hogy az ÁSZF-jében a több nemzeti jogszabályra történő általános hivatkozás inkább példálózó, nem pedig kimerítő felsorolást képez, ami túl általánosság teszi ahhoz, hogy a CUI Egységes Szabályok 4. cikkétől való eltérésnek lehessen tekinteni. Az ÖBB-Infrastruktur azt is állította, hogy az ÁSZF számos nemzeti jogszabályra hivatkozik, amelyek a szóban forgó helyzetre alkalmazhatóak lehetnének, ennek eredményeképpen tehát szükséges a CUI Egységes Szabályok mint az egyetlen olyan jogi eszköz alkalmazása, amely a szerződésből eredő felelősséget szabályozza.

⁸⁸ Például a CUI Egységes Szabályokról készített magyarázó jelentés szerint „az »Egységes Szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésre« (CUI Egységes Szabályok) [...] azon az alapvető elképzelése alapulnak, hogy az egyezményben részes felek szerződéses kapcsolatban maximális szabadságot kapnak, azonban a felelősséget egységes és kötelező módon kell szabályozni. Ezzel elkerülhetők különösen azok a problémák, amelyek a különböző nemzeti felelősségi rendszerekből adódhatnak.” 3. o., 7. pont.

⁸⁹ Lásd a fenti 15. és 16. pontot.

⁹⁰ A CUI Egységes Szabályokhoz fűzött magyarázó jelentés, 10. o., 3. pont. Lásd a fenti 87. lábjegyzet.

127. A CUI Egységes Szabályok 4. cikke nem korlátozza azt a módot, ahogyan a felek a felelősséget szerződéses úton kiterjeszthetik. Semmi sem utal arra, hogy ez ne lenne elérhető a nemzeti jogrendszer egyes szabályaira történő általános hivatkozással. A nemzeti bíróság feladata annak eldöntése, hogy valóban ez volt-e a szerződő felek szándéka.

128. Ezt a következtetést nem kérdőjelezi meg a CUI Egységes Szabályok 19. cikkének 1. §-a, amely a CUI Egységes Szabályok kötelező alkalmazását írja elő a felelősség alapján indított egyéb keresetekre. A CUI Egységes Szabályok 19. cikkének 1. §-ához fűzött magyarázó jelentés⁹¹ szerint a cél „a felelősségi rendszer teljes védelme [...] a szerződésen kívüli követelések korlátozásával.” Ugyanakkor véleményem szerint az alapügybeli jogvita szerződésen alapuló olyan követelésekre (felelősségkiterjesztés) vonatkozik, amelyek előírását a CUI Egységes Szabályok 4. cikke lehetővé teszi. Ebből következően a CUI Egységes Szabályok 19. cikkének 1. §-a a jelen ügyre nem alkalmazható.

129. Ezért úgy vélem, hogy a Bíróságnak a harmadik kérdésre azt a választ kell adnia, hogy a CUI Egységes Szabályok 4. cikke és 19. cikkének 1. §-a lehetővé teszi a szerződő felek számára, hogy a nemzeti jogra való általános hivatkozással kiterjessék felelősségüket. Az ilyen kiterjesztés előírhat nagyobb felelősséget, ez a felelősség azonban a vétkesség bizonyításától függ.

V. Véggkövetkeztetések

130. A fenti megfontolások fényében azt javaslom, hogy a Bíróság az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja:

- 1) Az Európai Unió Bírósága hatáskörrel rendelkezik a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) E függelékét képező, a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződéssel kapcsolatos egységes szabályok (CUI) értelmezésére.
- 2) A CUI Egységes Szabályok 8. cikke 1. §-ának b) pontját úgy kell értelmezni, hogy az nem foglalja magában azon költségeket, amelyek azáltal keletkeznek a fuvarozónál, hogy a mozdonyainak megrongálódása miatt azok helyettesítése céljából mozdonyokat kell bérelnie.
- 3) A CUI Egységes Szabályok 4. cikkét és 19. cikkének 1. §-át úgy kell értelmezni, hogy az lehetővé teszi a szerződő felek számára, hogy a nemzeti jogra való általános hivatkozással kiterjessék felelősségüket, többek között akkor is, ha ez nagyobb mértékű felelősséget eredményez, amely azonban a vétkesség bizonyításától függ.

⁹¹ A CUI Egységes Szabályokhoz fűzöttmagyarázó jelentés, 20. o., 1. pont, a CUI Egységes Szabályok 19. cikkének vonatkozásában. Lásd a fenti 87. lábjegyzet.