

C-500/20. sz. ügy**Előzetes döntéshozatal iránti kérelem****A benyújtás napja:**

2020. október 6.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Oberster Gerichtshof (Ausztria)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2020. augusztus 6.

Felperes és ellenérdekű fél a felülvizsgálati eljárásban:

Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH

Alperes és felülvizsgálati kérelmet előterjesztő fél:

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft

Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság, Ausztria) [omissis] a Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, [omissis] München, Németország, [omissis] felperes és az ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, [omissis] Bécs [omissis] között 639 110 euró és járulékai miatt folyamatban lévő ügyben az alperes által a fellebbviteli bíróságként eljáró Oberlandesgericht Wien (bécsi regionális felsőbb bíróság, Ausztria) 2019. július 29-i – a Handelsgericht Wien (bécsi kereskedelmi bíróság, Ausztria) 2019. április 1-jei részítéletét [omissis] a felperes fellebbezése alapján hatályon kívül helyező – végzése [omissis] ellen benyújtott felülvizsgálati kérelem alapján indult eljárásban [omissis] a következő

v é g z é s t

hozta:

I. A bíróság az EUMSZ 267. cikk alapján előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti az Európai Unió Bírósága elé: **[eredeti 2. o.]**

1. Rendelkezik-e hatáskörrel az Európai Unió Bírósága a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre alkalmazandó Egységes Szabályok (CUI, a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény [COTIF] [kihirdette: 1986. évi 2. tvr.] E. függeléke) értelmezésére?

2. Az első kérdésre adandó igenlő válasz esetén:

Úgy kell-e értelmezni a CUI 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 más, 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 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 objektív felelősségétől eltérve – a felelősség vétkességtől függ?

II. [omissis][az eljárás felfüggesztése]

I n d o k o l á s:

1. **A. Tényállás**
2. A felperes egy németországi székhelyű vasúti szállítási magánvállalkozás. Többek között mozdonyokat bocsát az ügyfelei rendelkezésére **[eredeti 3. o.]** kíséret nélküli kombinált szállítás és más szállítási módok lebonyolítása céljából.
3. Az alperes egy vasúti infrastruktúrát működtető osztrák vállalkozás, és többek között a kufsteini pályaudvar vasúti infrastruktúráját üzemelteti Ausztriában.
4. Az eljárásban részt vevő felek 2014 decemberében az alperes nemzetközi közlekedésben használt vasúti infrastruktúrájának használatára vonatkozó szerződést kötöttek, amelynek értelmében a felperes jogosult az alperes által díjazás ellenében rendelkezésre bocsátott vasúti infrastruktúrát használni a menetvonalokról szóló egyes megállapodásoknak megfelelően. E szerződés részét képezik az infrastruktúra-használati szerződés általános szerződési feltételei (a továbbiakban: ÁSZF).
5. Az ÁSZF „Felelősség” című 20. pontjának első bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A jelen ÁSZF eltérő rendelkezése hiányában a szerződő felek a törvényi és nemzetközi jogi rendelkezések, különösen az Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (polgári törvénykönyv, ABGB), az Unternehmensgesetzbuch (a társaságokról szóló törvénykönyv, UGB) az Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (a vasúti és gépjármű-felelősségbiztosításról szóló törvény, EKHG) és a CUI rendelkezései alapján tartoznak felelősséggel.”

6. Az ÁSZF 34. pontjában az a megállapodás szerepel, hogy a szerződésre – az IPRG (a nemzetközi magánjogról szóló törvény) utaló szabályai és az ENSZ vételi joga kivételével – az osztrák jog az irányadó.
7. 2015. július 15-én a kufsteini pályaudvaron kisiklott a felperes hat mozdonyból álló szerelvénye, minek során a felperes két mozdonya megrongálódott. A sérült mozdonyok a javítás időtartama alatt nem voltak használhatók, ezért a felperes két **[eredeti 4. o.]** helyettesítő mozdonyt bérelt. Ezáltal a felperesnek költsége keletkezett.
8. **B. A felek érvei**
9. A **felperes** – amennyire az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) előtti felülvizsgálati eljárásban jelentőséggel bír – 629 110 euró és járulékai erejéig a baleset miatt bérelt helyettesítő mozdonyok bérleti költségeinek megtérítését kéri az alperestől. A baleset az alperes által szolgáltatott vasúti infrastruktúra (részletesen ismertetett) hibájára vezethető vissza. Az alperes jogellenesen és vétkesen megsértette a vasúti szabályozásban előírt, a sínek szabályszerű gyártására, ellenőrzésére, karbantartására, helyreállítására és javítására vonatkozó kötelezettségeit. A helyettesítő mozdonyok bérleti költségeit a CUI 8. cikke 1. §-ának b) pontja értelmében vett dologi kárnak kell tekinteni.
10. Az **alperes** e tekintetben arra hivatkozik, hogy a vasúti infrastruktúra nem volt hibás. A baleset oka a kisiklott mozdony egy kihúzott, már a kisiklás előtt túlterhelt kapcsolóhorogja volt, amiért megállapítható a felperes vétkessége. Az alperes tisztán vagyoni kárt érvényesít, amely a CUI alkalmazandó jogszabályai alapján nem téríthető meg.
11. **C. Az eljárás eddigi menete**
12. Az **elsőfokú bíróság** részítéletével 629 110 euró és járulékai tekintetében elutasította a kereseti kérelmet. E bíróság azt az álláspontot képviselte, hogy a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre alkalmazandó Egységes Szabályok (CUI) – a 19. cikkének 1. §-a szerint – kizárólagos felelősségi rendszerként elsőbbséget élveznek valamennyi további nemzeti felelősségi szabályozással szemben. A „dologi kár” fogalomnak a CUI 8. cikke 1. §-ának b) pontjában szereplő meghatározása **[eredeti 5. o.]** ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülésére vagy károsodására van korlátozva. Márpedig a követelt bérleti költségek tisztán vagyoni kárnak minősülnek, amelyre nem terjed ki sem a CUI 8. cikke 1. §-ának b) pontja, sem a 8. cikke 1. §-ának c) pontja, és így az nem téríthető meg. Az ÁSZF 20. pontja nem minősül a CUI 8. cikkének 4. §-a szerinti megállapodásnak, amelyből a nemzeti jogszabályok értelmében az alperes felelőssége következik.
13. A **fellebbviteli bíróság** hatályon kívül helyezte az elsőfokú bíróság részítéletét, és e bíróságot új ítéletnek az eljárás kiegészítését követő meghozatalára utasította. Azt az álláspontot képviselte, hogy a felelősségre vonatkozó, a CUI 8. cikke 1. §-ának b) pontja szerinti rendelkezésben használt „dologi kár” fogalmat tágan

kell értelmezni, és az magában foglalja az olyan „származtatott dologi kárt”, mint a jelen ügyben követelt bérleti költségek.

14. Az Oberster Gerichtshofnak (legfelsőbb bíróság) kell döntést hoznia az alperes által a fellebbviteli bíróság hatályon kívül helyező végzése ellen benyújtott felülvizsgálati kérelem tárgyában.
15. Az Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság) úgy határoz, hogy felfüggeszti a felülvizsgálati eljárást, és az ügy eldöntése szempontjából lényeges uniós jogi kérdéseket a Bíróság elé terjeszti.
16. **D. Az alkalmazandó nemzetközi jog**

Az 1980. május 9-i Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) az egyezmény szerves részét képező hét függelék tartalmaz, többek között a nemzetközi vasúti forgalomban használt infrastruktúrára vonatkozó szerződésekre alkalmazandó Egységes Szabályokat (CUI; a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény [eredeti 6. o.] [COTIF] E. függeléke). A CUI jelen ügyben releváns rendelkezéseinek szövege a következő:

„4. cikk – Kötelező jog

Ha 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.

[...]

8. cikk – Az infrastruktúra-üzemeltető felelőssége

1. § Az infrastruktúra-üzemeltető felelős

- a) a halálért, személyi sérülésért, egyéb nem vagyoni károsodásért,
- 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 kiegészítő munkaerőt éri az infrastruktúra használata közben és az infrastruktúrából eredően.

[...]

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

[...]

9. cikk – *A fuvarozó felelőssége*

[...]

19. cikk – *Egyéb igények*

1. § *Az Egységes Szabályok hatálya alá tartozó minden esetben, az infrastruktúra-üzemeltetővel vagy a fuvarozóval szemben a felelősségük alapján bármilyen jogcímen keresetet [eredeti 7. o.] csak a jelen Egységes Szabályok feltételei és korlátozásai megtartásával lehet indítani.*

[...]”

17. E. Nemzeti jog

18. Az ABGB 1293. és azt követő §-ai a károkozó vétkességen alapuló felelősséget írják elő. Szerződéses jogviszonyokban – mint a jelen ügyben is – a kötelezett feladata annak bizonyítása, hogy a szerződéses kötelezettségei teljesítésének elmulasztásában vétkesség nem terheli (az ABGB 1298. §-a). A kötelezett felelős a teljesítési segédje vétkes magatartásáért (az ABGB 1313a. §-a). Az alperesnek betudható vétkesség (még nem bizonyított) fennállása esetén a helyettesítő mozdonyok követelt bérleti költsége a nemzeti jog szerint megtéríthető.

19. F. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések indokolása

20. 1. Az első kérdésről:

21. 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 1. cikke értelmében az Unió csatlakozott az említett egyezményhez az e megállapodásban előírt feltétekkel az egyezmény 38. cikkének megfelelően (HL 2013. L 51., 8. o.).

22. 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 [eredeti 8. o.] Vasúti Fuvarozásügyi Államközi Szervezet közötti megállapodás aláírásáról és megkötéséről szóló, 2011. június 16-i tanácsi határozat (HL 2013. L 51., 1. o.) 1. cikke szerint az Európai Unió nevében jóváhagyták e megállapodást.

23. Az említett tanácsi határozat I. melléklete (Az Európai Unió nyilatkozata a hatáskörök gyakorlásáról) értelmében a vasúti ágazatban az Európai Unió az

Európai Unió működéséről szóló Szerződés (EUMSZ) 90. és 91. cikke alapján, összefüggésben a 100. cikkének (1) bekezdésével, valamint a 171. és 172. cikkével, hatáskörét az Unió tagállamaival megosztva gyakorolja. Az uniós jog alapján az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a vasúti közlekedéssel kapcsolatos ügyekben, amennyiben az 1999. június 3-i vilniusi jegyzőkönyvvel módosított, 1980. május 9-i nemzetközi vasúti fuvarozási egyezmény (COTIF) (a továbbiakban: az Egyezmény), illetve az ez alapján elfogadott jogi aktusok ezen meglévő uniós szabályok hatályát érinthetik vagy megváltoztathatják. Az Egyezmény által szabályozott azon ügyek felett, amelyek tekintetében az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik, a tagállamoknak nincs hatásköre. Olyan meglévő uniós szabályok esetében, amelyeket az Egyezmény vagy az alapján elfogadott jogi aktusok nem érintenek, az Unió az Egyezménnyel kapcsolatos ügyekben a tagállamokkal megosztva gyakorolja hatáskörét (HL 2013. L 51., 3. o.).

24. Vegyes egyezményről van tehát szó, mindamelllett az Európai Unió **[eredeti 9. o.]** nyilatkozatából nem állapítható meg teljesen egyértelműen, hogy a COTIF mely területein ismeri el az Unió kizárólagos hatáskörét, és mely területeken fogad el a tagállamokkal megosztott hatáskört.
25. A jogirodalomban az Európai Unió Bíróságának a vegyes egyezményekkel kapcsolatos előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában fennálló hatáskörét bizonytalannak nevezik [omissis]. A konkrét ügyben nyilvánvaló a teljeskörű hatáskör, mivel az Unió – legalábbis az általa tett nyilatkozat alapján – főszabály szerint az egyezmény minden területén hatáskörrel rendelkezik; bizonytalanság csak a kizárólagos hatáskör terjedelme tekintetében áll fenn. Mindazonáltal, figyelemmel a jogirodalomban kifejezett kételyekre, nem teljesen egyértelmű, hogy a jelen ügyben az Európai Unió Bírósága ténylegesen rendelkezik-e hatáskörrel. E tekintetben a Bíróság Demey ítéletéből (C-261/15) nem lehet következtetéseket levonni. Ebben az ügyben ugyanis a Bíróság kétségtelenül értelmezte a CIV-t (a COTIF A. függeléke); mindazonáltal annak alkalmazását az 1371/2007/EK rendelet rendelte el, így nem volt kétséges, hogy uniós jogi aktusról, és ennél fogva egy intézménynek az EUMSZ 267. cikk értelmében vett jogi aktusról van szó. A CUI esetében nem ez a helyzet.
26. 2. A második kérdésről:
27. Kétségtelen, hogy a mozdonyok károsodása miatt bérelt helyettesítő mozdonyok bérleti költségei önmagukban véve nem minősülnek olyan „dologi kárnak”, amely „ingó vagy ingatlan vagyon megsemmisülését vagy károsodását” (a CUI 8. cikke 1. §-ának b) pontja) foglalja magában. **[eredeti 10. o.]** E költségek azonban olyan szorosan kapcsolódnak a felperes mozdonyainak károsodásához, hogy azt – a fellebbviteli bíróság álláspontjához hasonlóan – „származtatott dologi kárnak” lehetne tekinteni. Nem világos tehát, hogy a kereset tárgyát képező bérleti költségek a hivatkozott rendelkezés értelmében megtéríthetőek-e.
28. 3. A harmadik kérdésről:

29. Amennyiben a Bíróság úgy ítéli meg, hogy a kereset tárgyát képező bérleti költségek nem tartoznak a CUI 8. cikke 1. §-a b) pontjának hatálya alá, felmerül a harmadik kérdés. Igenlő válasz esetén a jelen eljárásban meg kell vizsgálni az ABGB szerinti vétkességen alapuló felelősséget. Nemleges válasz esetén a követelés nem megalapozott. Ezáltal döntő jelentőséggel bír, hogy
30. (a) a nemzeti jogszabályra való általános utalást lehet-e egyáltalán a CUI 4. cikke értelmében vett eltérő megállapodásként értelmezni, és hogy
31. (b) ebben az esetben valóban a CUI 4. cikke értelmében vett „nagyobb felelősségnek” minősül-e, ha e jogszabály a felelősség alapja tekintetében (a jelen esetben a vétkesség követelménye miatt) szigorúbb, mint ezen egyezmény, fennálló felelősség esetén azonban szélesebb körű jogokat ír elő.
32. A kérdést előterjesztő bíróság szerint a második kérdésre bizonyára csak akkor lehet igenlő választ adni, ha a „nagyobb felelősség” értékelése nem magán a jogszabályon, hanem annak az egyedi ügyben történő alkalmazásának eredményén alapul. A CUI 4. cikkéből nem állapítható meg egyértelműen, hogy ez-e a helyzet.
33. **G.** [omissis] [nemzeti eljárás] [**eredeti 11. o.**]

Oberster Gerichtshof (legfelsőbb bíróság),

Bécs, 2020. augusztus 6.

[omissis]