

Anonimizált változat

Fordítás

C-937/19 – 1

C-937/19. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2019. december 23.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Köln (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2019. november 25.

Érintett:

KA

Az eljárásban részt vesz:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[omissis]

Amtsgericht Köln

Végzés

A

KA ellen

[omissis]

a kabotázsra vonatkozó jogi szabályozás szerinti szabálysértés

tárgyában

folyamatban lévő bírsággiszabási eljárásban az Amtsgericht Köln (kölni helyi bíróság, Németország)
[omissis]

2019. november 25-én a következőképpen határozott:

Az EUMSZ 267. cikk [első bekezdésének] a) pontja alapján az ügyet az Európai Unió Bírósága elé terjeszti a következő kérdéstről való előzetes döntéshozatal céljából:

Úgy kell-e értelmezni a 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikke (2) bekezdésének első mondatát, hogy akkor is az említett rendelkezés értelmében vett nemzetközi fuvarozás valósul meg, ha e fuvarozásra az 1072/2009/EK rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja szerinti fuvarozás keretében kerül sor?

Az eljárást az Európai Unió Bíróságának döntéséig felfüggeszti. **[eredeti 2. o.]**

I n d o k o l á s:

I.

Egy 2018. július 10-én 11 óra 18 perckor a B 2/166 jelzésű úton [omissis] Schwedtben (irányítószám: 16303) végrehajtott közúti ellenőrzés során ellenőrzés alá vonták a (PL) [omissis] rendszámú fuvarozási egységet. A jármű üzemben tartója az érintett ([omissis]), aki a lengyelországi KA cég tulajdonosa ([omissis]). Ez a cég a(z) ([omissis]) számú közösségi engedély jogosultja és a cselekmény elkövetésének napján a fuvarozó ([omissis]).

A járműszerelvény megengedett legnagyobb össztömege 40 tonna volt.

Az ellenőrzés során – az érintett által sem vitatottan – megállapítást nyert, hogy kabotázsműveletet hajtottak végre, ugyanis összesen 19 bála beraktározott multidruck formájában papír és papírlemez fuvarozására került sor a krostitz-i berakodási pontról egy schwedti cég kirakodási pontjára. E fuvarozást megfelelő okmányok (szállítólevél, fuvarmegbízás, mérlegelési jegyzőkönyv, [omissis]) igazolják.

Az 1072/2009/EK rendelet 8. cikke (2) bekezdésének első mondata szerinti megelőző nemzetközi fuvarozást kizárólag egy CMR-fuvarlevéllel igazolták ([omissis]); ebből az derül ki, hogy a KA cég feladóként és fuvarozóként raklapokat szállított a freitali címzettnek. [Egy harmadik személy] ([omissis]) által 2019. március 20-án adott tájékoztatásból kiderül, hogy az érintett a cég igazgatója, és a cégnek öt alkalmazottja van. A vállalkozás bejegyzett tevékenységi köre: „Wood, Furniture & Paper Manufacturing”.

Az érintettet a Bundesamt für Güterverkehr (szövetségi áru fuvarozási hivatal, Németország) a KA cég tulajdonosaként a 2018. október 9-i meghallgatáson ([omissis]) hallgatta meg.

Az érintett a következőket fejtette ki az ügygel kapcsolatban:

Az érintett mindenekelőtt kifejtette, hogy egy üzem tulajdonosa. Közölte továbbá, hogy cége facsomagolások előállításával és fuvarozással foglalkozik.

E tekintetben az érintett az öt nemzetközi áru fuvarozásra jogosító összes szükséges okmánnyal rendelkezik. Az ellenőrzés napján az ellenőrzött tehergépjármű az érintett által előállított, egy németországi ügyfél által megvásárolt áruval, fuvarlevél (CMR) kíséretében hagyta el a gyár területét. Az érintett véleménye szerint ez a saját számlás szállítási tevékenység szintén jogosulttá tette kabotázsművelet végzésére az 1072/2009/EK rendelet **[eredeti 3. o.]** 8. cikkének (6) bekezdése alapján. Az érintett ezt az említett rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) és e) pontjára, valamint a Güterkraftverkehrsgesetz (a közúti áru fuvarozásról szóló törvény) 1. §-ának (2) bekezdésére való hivatkozással indokolja. Ez utóbbi rendelkezés a következőképpen szól: „1. § [...] (2) A saját számlás szállítási tevékenység a vállalkozás saját céljaira történő közúti áru fuvarozás a következő feltételek teljesülése esetén:

1.

a szállított árunak a vállalkozás tulajdonában kell lennie, vagy a vállalkozás által eladottnak, megvásároltnak, bérbe adottnak vagy bérbe vetnek, gyártottnak, előállítottak, kivontak, feldolgozottak vagy javítottak kell lennie;

2.

a szállítás célja az áruknek a vállalkozásba vagy a vállalkozásból történő elszállítása vagy elmozdítása a vállalkozáson belül vagy azon kívül a vállalkozás saját céljaira;

3.

az ilyen szállításhoz használt gépjárműveket a vállalkozás által alkalmazott vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet tagjai vezetik;

4.

a szállítás a vállalkozás tevékenységi körében csak melléktevékenység.”

Az érintett jogi álláspontja szerint ezért saját számlás szállítási tevékenység – a jelen esetben hivatalosan megállapított – megvalósulása esetén bármiféle előfeltétel nélkül végrehajthat kabotázsműveleteket a megengedett számban. Az

érintett nem érzi magát bűnösnek, és meg van győződve arról, hogy semmiféle jogsértést nem követett el.

2018. október 30-án a szankcionálásért felelős szövetségi áru fuvarozási hivatal 1250 euró összegű bírság kiszabásáról hozott határozatot a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések gondatlanul elkövetett megsértése miatt ([omissis]).

E határozatot 2018. november 7-én kézbesítették az érintettnek ([omissis]), akinek 2018. november 15-én kelt kifogása még ugyanezen a napon megérkezett a hatósághoz ([omissis]).

Az érintett a kifogást ugyanazokkal az indokokkal támasztja alá, mint amelyeket már a meghallgatáson is előadott. A tárgyaláson kifejtette továbbá, hogy saját áruját szállította, és a vevőnek szállította le azt; nem adja kölcsön az árucikkeket (például raklapokat). Eltérő bánásmód is megvalósul, mivel amikor megvásárolt árut szállít, és belép a Németországi Szövetségi Köztársaság területére, további fuvarozási műveletek esetén megengedett kabotázs esete áll fenn. **[eredeti 4. o.]**

Nem hivatalos fordításban rendelkezésre álló, a német Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktúrnak (szövetségi közlekedési és digitális infrastruktúráért felelős minisztérium, Németország) címzett, 2017. szeptember 27-i levelében ([omissis]) a lengyel infrastrukturális minisztérium az átláthatóság és a jogbiztonság követelményére hivatkozva a jelen ügygel kapcsolatos álláspont kialakítását és kifejtését kérte a jelen eljárás tárgyát képező ellenőrzés részleteinek ismertetését követően. Az ezzel kapcsolatos válasz nem került be a jelen ügy irataiba.

A szövetségi áru fuvarozási hivatal az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkének rendszerére hivatkozva nem tekintette elegendőnek a saját számlás szállítási tevékenység keretében végzett megelőző nemzetközi fuvarozást az ezt követő németországi kabotázsművelet megengedhetőségéhez.

Ezt azzal indokolta, hogy mind az 1072/2009/EK rendelet 1. cikkének (5) bekezdésében foglalt, a saját számlás szállítási tevékenységre vonatkozó rendelkezések, mind az említett rendelet 8. cikkében foglalt, a kabotázásra vonatkozó szabályozás esetében eltérésről van szó, és főszabály szerint tilos a fuvarozó székhelye szerinti államtól eltérő államokban áru fuvarozást végezni. E két eltérés nem kombinálható egymással olyan módon, hogy a saját számlás szállítási tevékenységgel kapcsolatos eltérést elegendőnek minősül a kabotázssal kapcsolatos további eltéréshez. A szövetségi áru fuvarozási hivatal ezen túlmenően gyakorlati szempontokra is hivatkozik, mégpedig az ellenőrzés lehetőségének szempontjára: e lehetőség nem biztosított a kabotázásra vonatkozó rendelkezések betartását illetően, mert a saját számlás szállítási tevékenység esetében főszabály szerint nem kell az 1072/2009/EK rendelet 8. cikke (3) bekezdésének a)–g) pontjában felsoroltakhoz hasonló okmányokat a járműben tartani. A szövetségi áru fuvarozási hivatal arra hivatkozik, hogy a saját számlás szállítási tevékenység keretében végzett fuvarozás esetében bizonyos okmányok tekintetében főszabály

szerint nem áll fenn a járműbentartási kötelezettség; az 1072/2009/EK rendelet 1. cikkének (5) bekezdése értelmében nem kell például rendelkezésre állnia közösségi engedélynek, és szállítóokmányokra sincs szükség. A két eltérés kombinálása szükségszerűen azzal járna, hogy már önmagában a saját számlás szállítási tevékenység megvalósulására való hivatkozás elegendő lenne ahhoz, hogy megengedett kabotázsműveletekből lehessen kiindulni.

Az uniós jogalkotó által biztosítani kívánt ellenőrzési lehetőség, amely az 1072/2009/EK rendelet 8. cikke (3) bekezdésének a)–g) pontjában foglalt felsorolásból és a járműben tartandó okmányokkal szemben támasztatott tartalmi követelményekből következik, ezért már *de facto* nem lenne biztosított. Ugyanis minden egyes ellenőrzés során elegendő lenne önmagában saját számlás szállítási tevékenység végzésére hivatkozni, amely azonban a helyszínen már lenne ellenőrizhető. **[eredeti 5. o.]**

II.

A kérdést előterjesztő bíróság [omissis] az ügy jelen állása alapján úgy véli, hogy döntő jelentőséggel az a kérdés bír, hogy az 1072/2009/EK rendelet 1. cikke (5) bekezdése d) pontjának i–v. alpontja értelmében vett áru fuvarozás, amely az 1. cikk (5) bekezdésében foglalt említett rendelkezés bevezető mondata szerint „mentesül[...] minden fuvarozási engedélyezés alól”, és amely a kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a jelen esetben megvalósult, egyúttal – az 1072/2009/EK rendelet 1. cikkének (5) bekezdése szerinti, bizonyos feltételek alóli mentesülés mellett – kabotázsművelet végzésére is jogosultságot teremt-e a 8. cikk alapján, azaz, az 1072/2009/EK rendelet 1. cikkének (5) bekezdése szerinti, egy tagállamból egy másik tagállamba irányuló közúti áru fuvarozás az 1072/2009/EK rendelet 8. cikke (2) bekezdésének első mondata értelmében vett nemzetközi fuvarozásnak is minősül-e egyúttal.

A kérdést előterjesztő bíróság egyrészt – a kifejtetteknek megfelelően – a döntéshozatal szempontjából relevánsnak véli e kérdés tisztázását; másrészt az uniós tagállamokban történő egységes alkalmazás érdekében is indokoltnak véli a kérdést, mivel a lengyel infrastrukturális minisztérium – nem hivatalos német fordításban rendelkezésre álló – információkérése ([omissis]) arra utal, hogy e kérdésre az Európai Unió különböző országaiban esetlegesen eltérő válaszokat adnak.

A jogbiztonsággal és a valamennyi uniós polgárral való egyenlő bánásmóddal kapcsolatos okokból ezért indokoltnak tűnik e kérdés Európa-szerte egységes megválaszolását kieszközölni.

Amennyire megállapítható, a Bíróság még nem döntött e kérdésben.

[omissis]