

Anonimizált változat

Fordítás

C-246/22 – 1

C-246/22. sz. ügy

Előzetes döntéshozatal iránti kérelem

A benyújtás napja:

2022. április 8.

A kérdést előterjesztő bíróság:

Amtsgericht Köln (Németország)

Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:

2022. március 25.

Eljárás alá vont személy:

BW

Az eljárásban részt vesz:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[omissis]

[omissis]

Amtsgericht Köln

Végzés

A

BW,
lakóhelye: [omissis] Románia
[omissis]

ellen a kábításműveletekre vonatkozó jogi szabályozás szerinti szabálysértés
miatt folyamatban lévő bírságkiszabási eljárásban

az Amtsgericht Köln (kölni helyi bíróság, Németország)

[omissis]

2022. március 25-én

a következőképpen határozott:

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

A megrakodott konténerek fuvarozásának elválaszthatatlan részét képezi-e az üres konténerek [berakodási] helyre, illetve [kirakodási] helyről való fuvarozása olyan értelemben, hogy az üres konténerek fuvarozására is vonatkozik a teli konténerek fuvarozásának előnyben részesítése annyiban, amennyiben azokra a kombinált fuvarozás keretében nem alkalmazhatók a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések?

A releváns jogkérdés úgy szól, hogy az üres konténerek fuvarozása, amely önmagában nem felel meg a „Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr” (a nemzetközi közúti áru fuvarozásról és a kabotázsműveletekről szóló rendelet) 15–17. §-a értelmében vett kombinált fuvarozás feltételeinek, akkor is előnyben részesül-e az említett jogszabály értelmében, és ezért akkor is mentesül-e a kabotázsműveletekre vonatkozó korlátozások alól, ha a megrakodott konténer fuvarozása megfelel az említett jogszabály értelmében vett kombinált fuvarozás feltételeinek.

A bíróság az eljárást az Európai Unió Bíróságának döntéséig felfüggeszti.

I n d o k o l á s

I.

2020. január 22-én és 2020. február 6-án a Bundesamt für Güterverkehr (szövetségi áru fuvarozási hivatal, Németország) üzemi ellenőrzést végzett a Contargo Rhein-Neckar GmbH cégnél ([omissis] Ludwigshafen); az említett hivatal ennek során összesen 60, a TIM-Trans Impex SRL cég [omissis] által a 2019. május 6. és 2019. május 27. közötti időszakban a Contargo cég részére végrehajtott fuvarozási műveletet kifogásolt. Az eljárás alá vont személy a TIM-Trans vállalkozás ügyvezetője. A szövetségi hivatal azt rója fel neki, hogy legalább 57 esetben olyan üres konténereket fuvarozott, amelyek nem részesülnek a kombinált fuvarozást „a nemzetközi közúti áru fuvarozásról és a kabotázsműveletekről szóló rendelet” 15. és azt követő §-ai alapján megillető előnyben, és így kabotázsműveleteknek minősültek. Az eljárás alá vont személy mint ügyvezető ezért megsértette az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkében foglalt „7 nap 3 művelet” korlátozást.

Az eljárás alá vont személy nem tagadja a fuvarozási műveletek végrehajtását. Jogi szempontból úgy véli azonban, hogy az üres konténerek fuvarozása a

megrakodott konténerek fuvarozásának részét képezte, mely utóbbiak – és e tekintetben a szövetségi árufuvarozási hivatal és az eljárás alá vont személy egyetért egymással – részesülnek az úgynevezett kombinált fuvarozást megillető előnyben, és „a nemzetközi közúti árufuvarozásról és a kabotázsműveletekről szóló rendelet” 15. és azt követő §-aiban foglalt valamennyi feltételnek megfelelnek. Az eljárás alá vont személy véleménye szerint az üres konténereknek ez a kirakodást követően egy új berakodási helyre való fuvarozása a teljes fuvarozási megbízás részét képezi, és nem vizsgálható elszigetelten. Az eljárás alá vont személy üzleti célja ugyanis teli konténerek fuvarozása egy szárazföldi konténerterminálon történő átvétel útján a mindenkor címzetthez, majd a kirakodást követően az ekkor már üres konténerek továbbfuvarozása egy szárazföldi konténerterminálra. A teli konténer a kirakodás során a tehergépjármű alvázán marad, és ugyanilyen módon rakodják meg az üres konténert. Az újbóli berakodást követően a konténereket szárazföldi konténerterminálra, majd onnan kikötőkbe fuvarozzák tengerjáró hajóval történő szállítás céljából. Az Európai Unió hatékony forgalomszervezésre, valamint az utak és a környezet terhelésének lehetőség szerinti csökkentésére irányuló általános célkitűzésére, valamint e sajátos üzleti modellre figyelemmel az tehát a helyes, ha az üres konténerek fuvarozását sem elszigetelten vizsgálják, hanem a teljes fuvarozási megbízás részének tekintik azt, és így annak esetében is alkalmazzák a kombinált fuvarozás előnyben részesítését. Az eljárás alá vont személy ezt a védő 2022. január 4-i beadványában fejti ki részletesen (a fő ügyirat 40. és azt követő oldalai). Az eljárás alá vont személy e tekintetben különösen az Európai Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságának 2020. július 20-i véleményére hivatkozik, amelynek hivatalos német fordítását a fő ügyirat 21. és azt követő oldalai tartalmazzák; az eredeti angol nyelvű tájékoztatás a fő ügyirat 17. és azt követő oldalain található. Ebben a berlini DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V. [omissis] ügyvezetőjének kérésére adott tájékoztatásban a Bizottság kifejti, hogy az európai jog vonatkozó rendelkezéseit eltérően értelmezik az üres konténerek tényleges „fő fuvarozást” megelőző vagy azt követő fuvarozásának jogi minősítése során. A német hatóságok különösen azt állítják, hogy az üres konténerek [berakodást] megelőző, illetve [kirakodást] követő fuvarozása az 1072/2009/EK rendelet rendelkezéseinek hatálya alá tartozik, és így annak a kabotázsműveletekre vonatkozó feltételeknek is meg kell felelnie. A Bizottság úgy véli, hogy a jelen ügyben szóban forgóhoz hasonló, kizárólag az üres konténer be- vagy kirakodási helyre való fuvarozását szolgáló fuvarozási műveleteket is a teljes fuvarozási művelet részének kell tekinteni, és azokat e tekintetben meg kell különböztetni a – például megvásárolt vagy lízingelt – konténerek önálló fuvarozásának esetétől. E tekintetben mindenképpen alkalmazható az 1072/2009/EK rendelet. Olyan esetek is vannak azonban, amelyekben az üres konténer fuvarozása olyan fuvarozási szerződés részét képezi, amely a 92/106/EGK tanácsi irányelv hatálya alá tartozik, és így vonatkozik rá a kombinált fuvarozás előnyben részesítése. Másfelől nem indokolt azonban az üres konténerek kombinált fuvarozás keretében történő fuvarozását az 1072/2009/EK rendelet rendelkezéseinek hatálya alá tartozó különálló műveletnek tekinteni, különös tekintettel a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezésekre.

Véleményében a Bizottság továbbá a következőket fejtí ki: „Végezetül még pontosítani kell, hogy a konténer esetleges továbbfuvarozására egy olyan terminálról, amelyen a fuvarozási szerződés szerint ott kell hagyni az üres konténert, arra a terminálra, ahonnan az eredetileg érkezett, adott esetben nem vonatkoznak a fent kifejtettek, és az önálló fuvarozási műveletnek minősülhet.”

2020. október 30-án a szankcionálásért felelős szövetségi áru fuvarozási hivatal 8625,00 euró összegű bírság kiszabásáról hozott határozatot a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések gondatlanul elkövetett megsértése miatt (a kiegészítő ügyirat 211. és azt követő oldalai).

Ezt a határozatot 2020. november 5-én kézbesítették az akkori védőnek (a kiegészítő ügyirat 222. oldala). A védő kifogása 2020. november 9-én kelt, és ugyanezen a napon érkezett a hatósághoz (a kiegészítő ügyirat 223. oldala). Az eljárás alá vont személy a kifogást ugyanazokkal az indokokkal támasztja alá, mint amelyeket már a meghallgatáson is előadott. Az eljárás alá vont személy kifejtette különösen azon jogi álláspontját, hogy a kifogásolt fuvarozási műveletek a 92/106/EGK irányelv, illetve „a nemzetközi közúti áru fuvarozásról és a kabotázsműveletekről szóló rendelet” 13. §-a szerinti, a kombinált fuvarozásra vonatkozó kivétel hatálya alá tartoznak; ezenkívül a német Handelsgesetzbuch (kereskedelmi törvénykönyv) 407. §-ának (1) bekezdése szerinti egységes fuvarozási megbízásról van szó. A fuvarozási műveleteket ugyanis nem elszigetelten kell vizsgálni, hanem egy fő szerződés részének kell tekinteni.

A szövetségi áru fuvarozási hivatal jogi álláspontja szerint az üres konténerek be-/kirakodást megelőző vagy azt követő fuvarozására nem vonatkozik „a nemzetközi közúti áru fuvarozásról és a kabotázsműveletekről szóló rendelet” 13. és azt követő §-ai értelmében vett kombinált fuvarozás előnyben részesítése, hanem azt sokkal inkább elszigetelten kell vizsgálni, és különálló fuvarozási megbízásnak kell tekinteni. Ezért abban az esetben, ha ezt a fuvarozási műveletet külföldön székhellyel rendelkező vállalkozások hajtják végre, az az 1072/2009/EK rendelet 8. cikkében foglalt rendelkezések hatálya alá tartozik azzal a következménnyel, hogy be kell tartani az említett rendelkezésekben meghatározott, a kabotázsműveletekre vonatkozó korlátozásokat, különösen a nemzetközi fuvarozás végrehajtására vonatkozó kötelezettséget és a „7 nap 3 művelet” szabályt.

II.

Az eddig megállapított tényállás alapján a kérdést előterjesztő bíróság – az Amtsgericht Köln (kölni helyi bíróság) – [omissis] – úgy véli, hogy az előterjesztett ügyben az a döntő kérdés, hogy az üres konténerek be-/kirakodást megelőző, illetve azt követő fuvarozása a megrakodott konténer kombinált fuvarozás keretében történő fuvarozásának részét képezi-e, vagy jogi szempontból önálló fuvarozási műveletként kell értékelni azt.

Az európai jog nem tartalmaz e tekintetben egyértelmű szabályozást. A német nemzeti jogból sem következik ilyen szabályozás.

1.

Először is az 1072/2009/EK rendelet nem tartalmaz egyértelmű szabályozást. E rendelet (16) preambulumbekzdése szerint a rendelet nem vonatkozik a kombinált fuvarozásra, e preambulumbekzdés ugyanis a következőképpen szól:

„(16) E rendelet nem érinti az áruk beérkező és kimenő közúti szállítására – mint a kombinált fuvarozás egyik szakaszára – vonatkozó, a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelvben [(HL L 368., 1992.12.17., 38. o.)] megállapított rendelkezéseket.

A 92/106/EGK irányelvben lefektetett kombinált fuvarozási műveletnek nem részét képező, a fogadó tagállamon belül megtett belföldi közúti utak a kabotázsműveletek fogalom meghatározása alá esnek, és rájuk ennek megfelelően e rendelet előírásai alkalmazandók.”

Ez azt jelenti, hogy az 1072/2009/EK rendelet nem érinti az áruk beérkező és kimenő szállítására – mint a kombinált fuvarozás egyik szakaszára – vonatkozó rendelkezéseket, semmit nem árul el azonban azzal kapcsolatban, hogy pontosan mi képezi e kombinált fuvarozás részét.

A (16) preambulumbekzdés rögzíti továbbá, hogy a kombinált fuvarozási műveletnek nem részét képező belföldi közúti utakra a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések alkalmazandók, szintén nem árul el azonban semmit azzal kapcsolatban, hogy a jelen ügyben szóban forgó fuvarozási műveletek a kombinált fuvarozás részét képezik-e vagy sem.

2.

„[A] tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv” sem tartalmaz kifejezett szabályozást. Igaz ugyan, hogy a tág értelmezés mellett szólhat az a preambulumbekzdés, amely a köz érdekében szükségesnek tekinti a közúti szállítás alternatívájaként a kombinált áru fuvarozás továbbfejlesztését. Ez ellen szólhat azonban az 1. cikkben foglalt igen részletes szabályozás, amely többek között nemcsak a konténer bizonyos minimális hosszúságát (20 láb) követeli meg, hanem azt is előírja, hogy az út kezdetének és végének egy közúti szakaszt, a többi részének pedig egy légvonalban több mint 100 km hosszú vasúti, belvízi vagy tengeri szakaszt kell magában foglalnia, valamint hogy az árut – az út kezdete tekintetében – a berakodási hely és a legközelebbi megfelelő átrakodó pályaudvar, illetve – az út vége tekintetében – a legközelebbi megfelelő átrakodó pályaudvar és a kirakodási hely között vagy a belvízi vagy tengeri átrakodási kikötő légvonalban legfeljebb 150 km-es körzetében kell fuvarozni. Ez az igen részletes szabályozás amellet szól, hogy az

üres konténerek [berakodást] megelőző, illetve [kirakodást] követő fuvarozását nem lehet általánosan és minden esetben az előnyben részesített kombinált fuvarozás részének tekinteni; az üres konténerek ilyen fuvarozására ugyanis nemcsak kivételes esetekben, hanem rendszeresen is sor kerülhet 100, illetve 150 km-nél jóval hosszabb távolságokon és európai államok között is; kérdéses lenne tehát, hogy továbbra is teljesül-e a kombinált fuvarozás előnyben részesítésének értelme és célja – vagyis a környezet és az európai utak tehermentesítése –, és hogy ezért indokolt-e az üres konténerek fuvarozásának előnyben részesítése.

A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a kiterjesztő értelmezés ellen szól továbbá „a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv” 3. cikke, mivel az nem írja elő, hogy a fuvarokmányban fel kell tüntetni és meg kell erősíteni az üres konténer fuvarozásának helyére és útvonalára vonatkozó információkat.

A kérdést előterjesztő bíróság véleménye szerint a kombinált kereskedelmi fuvarozás követelményeinek való megfeleléssel kapcsolatos, a fuvarozási művelet végrehajtása előtt nyilvántartásba veendő és az illetékes hatóság bélyegzőjével megerősítendő feltételeknek – különösen a be- és kirakodási pályaudvarokra és tengeri kikötőkre vonatkozó információknak – a 3. cikk nyilvánvaló célját képező ellenőrzése nem terjed ki az üres konténerek be- és kirakodás közötti közúti fuvarozására. E fuvarozási műveletekre nem vonatkoznak az 1. cikk szigorú anyagi jogi feltételei és a 3. cikk szigorú alaki feltételei a fuvarozási útvonal megerősítése, ellenőrzése és meghatározása tekintetében, és azok így viszonylag szabadon alakíthatók. Ez nyilvánvalóan nem felel meg a Tanács említett irányelvben kifejezésre juttatott szándékának.

3.

Végül a német kereskedelmi jog, különösen a kereskedelmi törvénykönyv 407. §-a nem nyújt értelmezési támpontot. A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben abból indul ki, hogy a konkrét szerződéses konstrukció – különösen annak kérdése, hogy az üres konténerek fuvarozása a teli konténerekkel kapcsolatos fuvarozási szerződés részét képezi-e – jogi szempontból nem bírhat jelentőséggel. A szerződéseket szabályozó magánjog ugyanis nem határozhatja meg vagy befolyásolhatja a jelen ügyben szóban forgó európai jogi szabályozásokhoz hasonló közjogi szabályozásokat. Különösen nem tehetik meg a felek, hogy polgári jogi fuvarozási szerződésüket úgy alakítják, hogy megkerüljék a közjogi és a bírságra vonatkozó rendelkezéseket.

III.

A kérdést előterjesztő bíróság egyrészt a fent kifejtetteknek megfelelően relevánsnak tekinti e kérdés tisztázását. Másrészt az Európai Unió tagállamaiban való egységes alkalmazás érdekében is indokoltnak tartja a kérdés tisztázását,

mivel e kérdésre eltérő válaszok születhetnek, ami azzal jár, hogy a kombinált fuvarozás egyes országokban az üres konténerek fuvarozását is magában foglalja, más országokban pedig nem. Ennek eltérő bánásmód lenne a következménye, mivel a szigorúbb értelmezést alkalmazó országokban, mint például jelenleg a Németországi Szövetségi Köztársaságban, szükségszerűen számítani kell a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések megsértésére és így jelentős összegű bírságokra, míg a tágabb értelmezést alkalmazó országokban a kombinált fuvarozást megillető előnyök érvényesülnek, és így a vállalkozások szabadabban működhetnek. A jogbiztonság és a kombinált fuvarozást követően üres konténereket fuvarozó valamennyi fuvarozási vállalkozással való egyenlő bánásmód érdekében ezért indokoltnak tűnik, hogy e kérdésre Európa-szerte egységes válasz szülessen.

Amennyire megállapítható, a Bíróság még nem döntött e kérdésben.

[omissis]

MUNKADOKUMENTUM