

C-413/24. sz. ügy**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás****A benyújtás napja:**

2024. június 13.

A kérdést előterjesztő bíróság:Ondernemingsrechtbank Gent, afdeling Oostende (vállalkozási
ügyek genti bírósága, ostendei részleg, Belgium)**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2024. június 6.

Felperes:

Vlaams Gewest

Alperesek:

P&O North Sea Ferries Limited

P&O Ferries Limited

Az alapeljárás tárgya

A jelen kérelem előterjesztésére egy olyan eljárás keretében kerül sor, amelyben a Vlaams Gewest (Flamand régió, Belgium) hajóforgalmi szolgáltatásokról (a továbbiakban: VTS-szolgáltatások) kiállított számlák kiegyenlítését követeli a P&O North Sea Ferries Limitedtől (a továbbiakban: P&O), egy angol jog szerinti társaságtól, ami a P&O szerint nem egyeztethető össze a szolgáltatásnyújtás szabadságának elvével.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgya és jogalapja

Az EUMSZ 267. cikk alapján előterjesztett jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelemmel a kérdést előterjesztő bíróság a VTS-szolgáltatások szabályozásával kapcsolatban, amely szerint a flamand kikötők közötti forgalom mentességet élvez az e tekintetben alkalmazandó díj alól, valamint az említett szabályozáshoz kapcsolódó díjszámítási rendszerrel kapcsolatban, amely szerint a díj kizárólag a

hajó hosszától függ, terjeszt elő kérdéseket. Arra keresi a választ, hogy az említett szabályozás, illetve rendszer sérti-e a szolgáltatásnyújtás szabadságát. A kérdést előterjesztő bíróság továbbá arra is választ keres, hogy az Egyesült Királyságban letelepedett szolgáltatók Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának kilépését követően is hivatkozhatnak-e az uniós jogra.

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

1) Az EUMSZ 56. cikkel összefüggésben értelmezett, a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK rendelet értelmében vett szolgáltatásnyújtás szabadságának korlátozását képezi-e a VTS-szolgáltatások olyan, a hajó hosszától függő átalánydíjat előíró szabályozása, amely egy másik tagállam kikötőjéből egy flamand kikötőbe irányuló tengeri közlekedésre vonatkozik, a flamand kikötők közötti forgalomra azonban nem, mivel ez utóbbi díjmentességet élvez?

2) Azzal a következménnyel jár-e egy kizárólag a hajó hosszától függő, az egymástól jelentős mértékben eltérő kikötőkbe való befutás tekintetében fizetendő egységes VTS-díj alkalmazása, hogy a VTS-díj nem egyeztethető össze az EUMSZ 56. cikk és a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK rendelet szerinti szolgáltatásnyújtás szabadságával, mivel figyelmen kívül maradnak a valamely kikötőbe való befutás útvonalára jellemző egyéb olyan fontos tényezők, mint például a hajó által a VTS-területen megtett útszakasz, a nyílt tenger és a kikötő közötti távolság, valamint a kikötő összetettsége és sajátosságai?

3) Úgy kell-e értelmezni az egyrészt az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, és másrészt Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága között létrejött, 2020. december 30-i kereskedelmi és együttműködési megállapodás 191. cikkét, hogy a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságában letelepedett szolgáltatók a kilépést követően is hivatkozhatnak az uniós jogra, és így az első és második kérdésre Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának kilépését megelőzően és azt követően is ugyanazt a választ kell adni?

Az uniós jog hivatkozott rendelkezései

EUMSZ 56. cikk

A tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK rendelet

Az egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága között létrejött, 2020. december 30-i kereskedelmi és együttműködési megállapodás 191. cikke

A nemzeti jog hivatkozott rendelkezései

Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (a kikötők megközelítési útvonalain való hajózás támogatásáról, valamint a tengeri mentési és koordinációs központ megszervezéséről szóló, 2006. június 16-i rendelet; Belgisch Staatsblad, 2006. október 26.), 17., 37., 37bis. cikk

A 2021. április 23-i rendelettel (Belgisch Staatsblad, 2021. május 21.) módosított besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart (a hajózás támogatásáról szóló, 2007. október 26-i flamand kormányrendelet; Belgisch Staatsblad, 2007. november 8.)

Decreet van de Vlaamse Regering van 31 maart 2023, over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid (a tömegközlekedésre, a közúti infrastruktúrára és igazgatásra, valamint a vízügyi infrastruktúrára és igazgatásra vonatkozó különböző rendelkezésekről szóló, 2023. március 31-i flamand kormányrendelet; Belgisch Staatsblad, 2023. április 21.)

A tényállás és az alapeljárás rövid bemutatása

- 1 A P&O személy- és áruszállítási szolgáltatásokat nyújt a kontinentális Európa kikötői – többek között Zeebrugge – és az Egyesült Királyság között.
- 2 A flamand hatóságok olyan jogszabályi rendelkezéseket fogadtak el, amelyeket a hajóüzemeltetőknek tiszteletben kell tartaniuk a flamand tengeri kikötőkbe való befutáskor. A kikötők megközelítési útvonalain való hajózás támogatásáról, valamint a tengeri mentési és koordinációs központ megszervezéséről szóló, június 16-i rendelet (a továbbiakban: a hajózás támogatásáról szóló rendelet) értelmében a VTS-területre vagy annak valamely, a flamand kormány által meghatározott részére belépő hajóparancsnokok kötelesek igénybe venni a hajóforgalmi szolgáltatásokat (VTS). Egy, a zeebruggei kikötőn kívüli kis vízterület a VTS-terület részét képezi.
- 3 A VTS-szolgáltatások igénybevételéért a tengerről érkező és valamely, a VTS-be bevont flamand kikötőbe befutó minden egyes jármű után VTS-szolgáltatási díjat (a továbbiakban: VTS-díj) kell fizetni. A VTS-díj sem a flamand kikötők közötti hajóforgalomra, sem a legfeljebb 41 méter hosszú hajókra nem vonatkozik. A fizetendő VTS-díj összegét kizárólag a jármű hossza alapján határozzák meg.

2010. április 29-i ítéletében a Grondwettelijk Hof (alkotmánybíróság, Belgium) úgy határozott, hogy a VTS-díjat ellenértéknek kell tekinteni.

- 4 A Flamand régió keresete lényegében arra irányul, hogy a P&O-t kötelezzék a VTS-szolgáltatásokról kiállított kifizetetlen számlák kiegyenlítésére. A P&O nem kíván VTS-szolgáltatásokat igénybe venni a Zeebruggebe irányuló vagy onnan induló utak tekintetében, és az uniós jog különböző rendelkezéseinek megsértésére hivatkozva vitatja a Flamand régió keresetének megalapozottságát.
- 5 A jogvita a brexitet megelőző és az azt követő időszakra egyaránt vonatkozik.

Az alapeljárásban részt vevő felek főbb érvei

- 6 A **P&O** arra hivatkozik, hogy a VTS-szolgáltatások igénybevételére vonatkozó kötelezettség az uniós jogot sértő korlátozást képez a Zeebrugge irányába, onnan pedig másik irányba történő szállítátszolgáltatás-nyújtás tekintetében.
- 7 A VTS-díjak sértik az EUMSZ 56. cikkben és a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról szóló, 1986. december 22-i 4055/86/EGK rendeletben rögzített, a szolgáltatásnyújtás szabadságához való jogot.
- 8 Az a körülmény, hogy a flamand kikötők közötti hajóforgalom mentességet élvez a VTS-díjak alól, tiltott hátrányos megkülönböztetésnek minősül. A P&O ezzel összefüggésben hivatkozik a Bíróság 1994. október 5-i Bizottság kontra Franciaország ítéletére (C-381/93, EU:C:1994:370). Ezen ügyben a Bíróság megállapította, hogy „a tagállamok közötti tengeri közlekedési szolgáltatásnyújtásokat nem lehet szigorúbb feltételek alá vetni, mint amelyek a hasonló belföldi szolgáltatásnyújtásokra vonatkoznak”, és hogy „[k]övetkezésképpen az olyan nemzeti szabályozás, amely bár megkülönböztetés nélkül minden hajóra vonatkozik függetlenül attól, hogy azokat belföldi vagy más tagállamokból származó szolgáltatók használják-e, de amely különbséget tesz aszerint, hogy e hajókat a belföldi szállításban, vagy a belföld és más tagállamok közötti szállításban használják-e, és amely ily módon különleges előnyt biztosít az érintett tagállam belföldi piaca és belföldi szállítási ágazata számára, a szolgáltatásnyújtás tengeri szállításban érvényesülő szabadsága 4055/86 rendelet által tiltott korlátozásának tekintendő”.

A P&O arra hivatkozik, hogy objektíve nem igazolható a flamand kikötők között közlekedő hajók, különösen az azon tengerjáró hajók számára biztosított mentesség, amelyek 41 méternél hosszabbak (és így összehasonlíthatók a P&O hajóival), és amelyek anélkül teszik meg a Zeebrugge és Antwerpen közötti 70 tengeri mérföldes utat, hogy előbb a tengeren keresztül belépnének a Schelde VTS-övezetébe. E hajók hosszú útszakaszon veszik igénybe a VTS-szolgáltatásokat, míg a P&O Zeebruggebe befutó hajói csak öt és tíz tengeri mérföld közötti távolságot tesznek meg olyan tengeri vizeken, amelyeken VTS-szolgáltatások nyújtására kerül sor. A P&O szerint ezenkívül az

Antwerpenbe befutó hajók sokkal aktívabb VTS-szolgáltatásban részesülnek, mivel az antwerpeni kikötő nagyon forgalmas, a vízi utak egyre szűkebbé (és forgalmasabbá) válnak Antwerpenhez közeledve, és a nagy merülési mélységű hajók apálykor nem tudnak közlekedni az útszakasz bizonyos részein.

A flamand kikötők közötti forgalom mentessége ezenfelül azzal a következménnyel jár, hogy a VTS-szolgáltatásokat ingyenesen nyújtják e hajóforgalom tekintetében, minek körében feltételezhető, hogy e VTS-szolgáltatások költségeit a többi felhasználó, például a P&O viseli, ami azt jelenti, hogy már nem arányos díjakat kell fizetniük.

- 9 Egy Hullból Zeebruggebe tartó hajónak ugyanazt a díjat kell fizetnie, mint egy ugyanolyan hosszú, Hullból Antwerpenbe tartó hajónak, és így egyáltalán nincs összefüggés a díjak és a VTS-szolgáltatások tényleges igénybevétele között. Az olyan nyílt tengeri kikötők, mint Zeebrugge, nem jelentenek kihívást a navigáció szempontjából, míg az olyan torkolati kikötők, mint Antwerpen, sokkal nehezebben közelíthetők meg. A P&O szerint az utóbbi kikötőbe befutó hajónak az Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (tengeri szolgáltatási és parti ügynökség, Belgium) aktív támogatására van szükségük.
- 10 A jelen ügy értékelése során a szabad mozgásra vonatkozó uniós elvek mind a brexitet megelőző, mind az azt követő időszak tekintetében alkalmazandók. Az egyrészt az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, és másrészt az Egyesült Királyság és Észak-Írország között létrejött, 2020. december 30-i kereskedelmi és együttműködési megállapodás (a továbbiakban: kereskedelmi és együttműködési megállapodás) úgy rendelkezik ugyanis, hogy az Egyesült Királyságból az Unióba irányuló hajóforgalom nem részesíthető kevésbé kedvező bánásmódban, mint a tagállamok közötti hajóforgalom.
- 11 A **Flamand régió** a Bíróság 2002. június 13-i Sea-Land Service ítéletére (C-430/99 és C-431/99) hivatkozik, amely szerint „[a] szolgáltatásnyújtás szabadsága – mint a Szerződés alapelve – csupán a közérdeken alapuló kényszerítő indokkal igazolt és a fogadó tagállam területén tevékenységet végző valamennyi személyre és vállalkozásra alkalmazandó szabályozásokkal korlátozható. Az igazolhatóság végett a szóban forgó nemzeti szabályozásnak továbbá alkalmasnak kell lennie az általa követett cél megvalósítására, és nem terjedhet túl a megvalósításához szükséges mértéken”.
- 12 Az a rendelkezés, amely szerint a VTS-díj nem vonatkozik a flamand kikötők közötti hajóforgalomra, annak megakadályozását szolgálja, hogy a díjat többször kelljen megfizetni, ha a hajók előbb egy flamand kikötőt keresnek fel a tenger felől, hogy ott be- vagy kirakodjanak, majd ezen első kikötőből egy másik flamand kikötőbe hajóznak tovább.
- 13 Egy, az Egyesült Királyságban letelepedett szolgáltató a brexitet követően már nem hivatkozhat ugyanúgy az uniós jogra, mint a brexitet megelőzően.

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem indokolásának rövid bemutatása

- 14 Minden olyan, a hajózás támogatásáról szóló rendeletből eredő hátrányosan megkülönböztető bánásmód, amely hatással van a tengeri szállítási szolgáltatások nyújtására, a 4055/86 rendelet hatálya alá tartozik.

A flamand kikötők közötti hajóforgalom mentességéről

- 15 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a hajózás támogatásáról szóló rendelet egyértelműen kevésbé kedvező feltételeket ír elő a valamely másik uniós tagállam kikötőjéből egy flamand kikötőbe befutó hajók tekintetében, mint a valamely flamand kikötőből egy másik flamand kikötőbe befutó hajók tekintetében. A kérdést előterjesztő bíróság számára nem meggyőző a Flamand régió azon érve, hogy ez annak megakadályozását szolgálja, hogy a díjat többször kelljen megfizetni, mivel a hajózás támogatásáról szóló rendelet 37bis. cikkének 2. §-a szerint a VTS-díjat naptári naponként csak egyszer kell megfizetni. Már ebből is az következik, hogy nem kell VTS-díjat fizetni, ha egy hajó előbb Zeebrugge kikötőjébe fut be, majd ugyanazon a napon Antwerpenbe hajózik tovább. Még ha ez a hajó nem ugyanazon a napon hajózik is tovább, nem kell VTS-díjat fizetni, mivel e tekintetben flamand kikötők közötti forgalomról van szó.

A kizárólag a hajó hosszától függő, az egymástól jelentős mértékben eltérő kikötőkbe való befutás tekintetében fizetendő egységes VTS-díjról

- 16 A kérdést előterjesztő bíróság megállapítja, hogy a különböző flamand kikötők tekintetében ugyanazon, kizárólag a hajó hosszától függő díj alkalmazására kerül sor. Egy Antwerpen kikötőjébe befutó tengerjáró hajó és egy azonos hosszúságú, Zeebrugge kikötőjébe befutó tengerjáró hajó ugyanazt a VTS-díjat fizeti. Egy egységes díjszabásnak e két, egymástól jelentős mértékben eltérő kikötő tekintetében történő alkalmazása felveti a kérdést, hogy objektíve igazolhatók-e a kizárólag a hajó hosszától függő VTS-díjak, és hogy nem kell-e figyelembe venni egyéb olyan tényezőket, mint a hajó által a VTS-területen megtett útszakasz, a nyílt tenger és a kikötő közötti távolság, valamint a kikötő összetettsége és sajátosságai.

A brexitről

- 17 Az EUMSZ 267. cikk értelmében az Európai Unió Bírósága hatáskörrel rendelkezik előzetes döntés meghozatalára „az uniós intézmények, szervek vagy hivatalok jogi aktusainak [...] értelmezése” kérdésében. A kérdést előterjesztő bíróság előzetes döntéshozatal iránti kérelem útján választ keres arra, hogy úgy kell-e értelmezni az egyrészről az Európai Unió és az Európai Atomenergia-közösség, és másrészről Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága között létrejött, 2020. december 30-i kereskedelmi és együttműködési megállapodás 191. cikkét, hogy a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült

Királyságában letelepedett szolgáltatók Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának kilépését követően is ugyanúgy hivatkozhatnak az EUMSZ 56. cikkre, mint a kilépést megelőzően.

MUNKADOKUMENTUM