A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nyolcadik tanács)

2021. július 8.*

„Előzetes döntéshozatal – 1072/2009/EK rendelet – Az 1. cikk (5) bekezdésének d) pontja – 8. cikk – Valamely tagállamból valamely másik tagállamba irányuló nemzetközi közúti árufuvarozás – E nemzetközi fuvarozást követően ez utóbbi tagállam területén végzett kabotázsművelet – Korlátozások – Közösségi engedélyre, adott esetben fuvarozási engedélyezésre vonatkozó követelmény – Kivételek – Saját számlás nemzetközi fuvarozást követően végzett kabotázsművelet – Feltételek”

A C-937/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet az Amtsgericht Köln (kölni helyi bíróság, Németország) a Bírósághoz 2019. december 23-án érkezett, 2019. november 25-i határozatával terjesztett elő a

KA

ellen indított,

a **Staatsanwaltschaft Köln**,

a **Bundesamt für Güterverkehr**

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nyolcadik tanács),

tagjai: N. Wahl tanácselnök, F. Biltgen (előadó) és J. Passer bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– KA képviseletében S. Domaradzki adwokat,

– a Bundesamt für Güterverkehr képviseletében A. Marquardt, meghatalmazotti minőségben,

* Az eljárás nyelve: német.

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: P. Garofoli avvocato dello Stato,

– az Európai Bizottság képviseletében T. Scharf és C. Vrignon, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300, 72. o.) értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet az alapügy felperese, KA és a Bundesamt für Güterverkehr (szövetségi árufuvarozási hivatal, Németország; a továbbiakban: BAG) között a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések megsértése miatt való bírságkiszabás tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő.

Jogi háttér

3 Az 1072/2009 rendelet (13) és (15) preambulumbekezdése szerint:

„(13) Az e rendeletben előírt közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók e rendeletnek megfelelően, valamint a nemzetközi fuvarozási szolgáltatások egyes kategóriáinak nyújtására engedéllyel rendelkező fuvarozók ideiglenes jelleggel nyújthatnak belföldi szállítási szolgáltatásokat egy tagállamon belül, anélkül hogy az adott tagállamban bejegyzett irodával vagy más egységgel rendelkeznének. […]

[…]

(15) A[z EUM-]Szerződés letelepedési jogra vonatkozó rendelkezéseinek sérelme nélkül, a kabotázsművelet a fuvarozók által nem a székhelyük szerinti tagállamban nyújtott szolgáltatásokat foglalja magában, és nem tiltható meg addig, amíg nem válik a fogadó tagállamban állandó vagy folyamatos jelleggel végzett tevékenységgé. E követelmény végrehajtásának elősegítése érdekében a kabotázsműveletek gyakoriságát, és azt az időszakot, amelyben végezhetők, egyértelműbben meg kell határozni. Az ilyen belföldi szállítási szolgáltatásokat ideiglenes alapon engedélyezték. A gyakorlatban nehéznek bizonyult annak megállapítása, mely szolgáltatások engedélyezettek. Ezért világos és könnyen végrehajtható szabályok szükségesek.”

4 E rendelet „Hatály” címet viselő 1. cikke kimondja:

„(1) Ezt a rendeletet a[z Európai Unió] területén ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozásra kell alkalmazni.

[…]

(4) Ezt a rendeletet a III. fejezetben előírtak szerint alkalmazni kell a nem honos fuvarozó által ideiglenes alapon végzett belföldi közúti árufuvarozásra.

(5) A következő típusú fuvarozásokhoz és az ilyen fuvarozással összefüggésben lebonyolított üresen megtett utakhoz nincs szükség közösségi engedélyre, és mentesülnek minden fuvarozási engedélyezés alól:

a) egyetemes szolgáltatásként végzett postai szállítás;

b) sérült vagy műszaki hibás járművek szállítása;

c) árufuvarozás olyan gépjárművekkel, amelyek megengedett össztömege, beleértve a pótkocsikat is, nem haladja meg a 3,5 tonnát;

d) áruszállítás gépjárművekkel a következő feltételek teljesítése esetén:
   i. a szállított árunak a vállalkozás tulajdonában kell lennie, vagy a vállalkozás által eladottnak, megvásároltnak, bérbe adottnak vagy bérbe vettnek, előállítottnak, kivontnak, feldolgozottnak vagy javítottnak kell lennie;
   ii. a szállítás célja az áruknak a vállalkozásba vagy a vállalkozásból történő elszállítása vagy elmozdítása a vállalkozáson belül vagy azon kívül a vállalkozás saját céljaira;
   iii. az ilyen szállításhoz használt gépjárműveket a vállalkozás által alkalmazott vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet tagjai vezetik;
   iv. az áruszállító járművek a vállalkozás saját tulajdonában vannak, vagy azokat a vállalkozás részletfizetésre vásárolta vagy bérli […]; és
   v. ilyen szállítás a vállalkozás tevékenységi körében csak melléktevékenység;

e) gyógyszerek, készülékek, gyógyászati berendezések és felszerelések, valamint egyéb, vészhelyzet esetén szükséges cikkek szállítása, különösen természeti katasztrófák esetén.

[…]

(6) Az (5) bekezdés rendelkezései nem érintik azon feltételeket, amelyeket valamely tagállam állapít meg saját állampolgárai számára, amennyiben részt vesznek a hivatkozott bekezdésben említett tevékenységek egyikében.”

5 Az említett rendelet „Fogalommeghatározások” címet viselő 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ennek a rendeletnek az alkalmazásában:

1. »jármű«: valamely tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy járművek olyan összekapcsolt kombinációja, amelynek legalább a gépjármű részét valamely tagállamban vették nyilvántartásba, és amely kizárólag árufuvarozásra szolgál;

[…]

3. »fogadó tagállam«: a fuvarozó székhelyének megfelelő tagállamtól eltérő tagállam, amelyben a fuvarozó működik;

4. »nem honos fuvarozó«: a fogadó tagállamban működő közúti árufuvarozói vállalkozás;

5. »járművezető«: bármely személy, aki a járművet akár rövid ideig is vezeti, vagy aki egy járműben azért utazik, hogy szükség esetén feladatai részeként a járművezetésre rendelkezésre álljon;

6. »kabotázsművelet«: a fogadó tagállamban díjazás ellenében ideiglenes alapon, e rendelettel összhangban végzett belföldi fuvarozás;

[…]„

6 Ugyanezen rendelet „Nemzetközi fuvarozás” címet viselő II. fejezete tartalmazza a 3. cikket, amely a következőket írja elő:

„A nemzetközi fuvarozás közösségi engedélyhez és – amennyiben a járművezető harmadik ország állampolgára – járművezetői igazolványhoz kötötten végezhető.”

7 Az 1072/2009 rendelet „Közösségi engedély” címet viselő, szintén e rendelet II. fejezetében található 4. cikkének szövege a következő:

„(1) A közösségi engedélyt egy tagállamnak kell kiadnia e rendeletnek megfelelően bármely olyan fuvarozó számára, aki ellenszolgáltatás fejében árut szállít, és:

a) az említett tagállamban székhellyel rendelkezik a Közösség és az adott tagállam nemzeti jogszabályainak megfelelően; és

b) a[z Uniónak] és az adott tagállam közúti árufuvarozási szakma gyakorlásának engedélyezésére vonatkozó nemzeti jogszabályainak megfelelően a székhelye szerinti tagállamban jogosultságot kapott a nemzetközi közúti árufuvarozásra.

(2) A közösségi engedélyt a székhely szerinti tagállam illetékes hatóságai bocsátják ki legfeljebb tízéves megújítható időszakra.

[…]”

8 E rendeletnek a „Kabotázs” címet viselő III. fejezete foglalja magában a 8. cikket, amely a következőket írja elő:

„(1) Minden ellenszolgáltatás fejében munkát végző közúti árufuvarozó, aki közösségi engedély jogosultja, továbbá amelynek a járművezetője, amennyiben egy harmadik ország állampolgára, rendelkezik járművezetői igazolvánnyal, jogosult – az e fejezetben meghatározott feltételek alapján – kabotázsművelet végzésére.

(2) Az (1) bekezdésben említett közúti árufuvarozóknak engedélyezik, hogy ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvény esetében ugyanazon jármű gépjárművével legfeljebb három kabotázsműveletet hajtsanak végre egy másik tagállamból vagy harmadik országból a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozást és azt követően, hogy a beérkező nemzetközi fuvar során szállított áruk megérkeztek a rendeltetési helyükre. […]

(3) A nem honos fuvarozó által a fogadó tagállamban folytatott belföldi közúti fuvarozási szolgáltatások csak akkor tekinthetők e rendelettel összhangban állónak, ha a fuvarozó egyértelmű bizonyítékot tud felmutatni egyrészt a beérkező nemzetközi fuvarozásról, másrészt minden egyes egymást követő kabotázsműveletről.

Az első albekezdésben említett bizonyítéknak minden művelet kapcsán a következőket kell magában foglalnia:

a) a feladó neve, címe és aláírása;

b) a fuvarozó neve, címe és aláírása;

c) a címzett neve és címe, valamint aláírása és a szállítás napja, amennyiben az áruk már megérkeztek;

d) az áruk átvételének helye és dátuma, illetve a szállításra kijelölt hely;

e) az áruk természetének és csomagolási módjának közismert megnevezése, illetve veszélyes áruk esetében az általánosan elismert megnevezés, továbbá a csomagok száma és különleges jelzéseik és számozásuk;

f) az áruk bruttó tömege vagy más módon kifejezett mennyisége;

g) a gépjármű és a pótkocsik rendszáma.

(4) Nincs szükség további dokumentumokra az e cikkben lefektetett előírásoknak való megfelelés bizonyításához.

(5) Bármely fuvarozó számára, aki jogosult a vállalkozásának székhelye szerinti tagállamban az adott tagállam jogszabályainak megfelelően, az 1. cikk (5) bekezdésének a), b) és c) pontjában meghatározott, ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási tevékenység végzésére, az e fejezet szerinti feltételekkel engedélyezett az azonos jellegű kabotázsművelet végzése vagy a kabotázsművelet azonos kategóriába tartozó járművel történő végzése.

(6) Az 1. cikk (5) bekezdésének d) és e) pontja szerinti fuvarozási szolgáltatások keretében végzett kabotázsművelet engedélyezése nem esik korlátozás alá.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

9 Az alapeljárás felperese egy facsomagolások előállításával és fuvarozással foglalkozó, Lengyelországban letelepedett vállalkozás tulajdonosa. E vállalkozás közösségi engedéllyel rendelkezik.

10 2018. július 10-én közúti ellenőrzés alá vonták az alapeljárás felperesének tulajdonában álló, Lengyelországban nyilvántartásba vett tehergépkocsit, amellyel papírt és kartont fuvaroztak egy Krostitzban (Németország) található berakodási pontról egy Schwedt-sur-Oderben (Németország) található kirakodási pontra. Megállapításra került, hogy a járművel olyan kabotázsműveletet végeztek, amelyet megfelelő okmányok, így szállítólevél, fuvarmegbízás, mérlegelési jegyzőkönyv, igazolnak.

11 E közúti ellenőrzés során egy úgynevezett „CMR” *(Cargo Movement Requirement)* fuvarlevelet mutattak be annak igazolására, hogy az érintett kabotázsműveletre az 1072/2009 rendelet 8. cikke (2) bekezdésének első albekezdése értelmében egy másik tagállamból a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozást követően került sor. Az így bemutatott dokumentumból kitűnik, hogy ugyanezen a napon az érintett tehergépkocsival az alapügy felperese tulajdonában álló, Lengyelországban található vállalkozás üzeméből az e vállalkozás által gyártott és értékesített árukat fuvaroztak egy freitali (Németország) ügyfél részére.

12 2018. október 9-én a BAG az alapeljárás felperesét a fuvarozó tulajdonosaként hallgatta meg. Az alapeljárás felperese ennek során kijelentette, hogy az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (6) bekezdése alapján engedéllyel rendelkezett a Lengyelországba irányuló visszaúton végzett kabotázsműveletre, mivel azt az e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében nemzetközi fuvarozást követően hajtották végre.

13 A BAG úgy ítélte meg, hogy az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontját és 8. cikkének (2) bekezdését nem lehet egymással kombinálni. Álláspontja szerint, ha a valamely tagállamból egy másik tagállamba irányuló, az e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi árufuvarozást végző fuvarozó e rendelet 8. cikkének (2) bekezdése értelmében jogosult lenne e nemzetközi fuvarozást követő kabotázsműveletek végrehajtására, az megnehezítené, sőt lehetetlenné tenné a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések betartásának az illetékes hatóságok által történő ellenőrzését, mivel a saját számlás nemzetközi árufuvarozást végző fuvarozóra nem vonatkozik az a követelmény, hogy közösségi engedéllyel rendelkezzen, vagy hogy az említett rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében felsorolt bizonyítékokat mutasson be.

14 Következésképpen a BAG a 2018. október 30-i határozatával a kabotázsműveletre vonatkozó szabályozás megsértése miatt 1250 euró összegű bírságot szabott ki az alapeljárás felperesével szemben.

15 Az alapeljárás felperese keresetet nyújtott be e határozattal szemben a kérdést előterjesztő bírósághoz.

16 E bíróság úgy véli, hogy az előtte folyamatban lévő jogvita kimenetele attól a kérdéstől függ, hogy az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett „valamely tagállamból egy másik tagállamba irányuló nemzetközi árufuvarozást végző fuvarozó” e rendelet 8. cikke alapján jogosult-e arra, hogy e nemzetközi fuvarozást követően ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveletek hajtson végre. A kérdést előterjesztő bíróság közelebbről arra keresi a választ, hogy az ilyen nemzetközi szállítás az említett rendelet 8. cikkének (2) bekezdése értelmében vett nemzetközi fuvarozásnak minősül-e. Álláspontja szerint úgy tűnik, hogy a tagállamokban, többek között Lengyelországban és Németországban, nem kezelik egységesen ezt a kérdést.

17 E körülmények között az Amtsgericht Köln (kölni helyi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjeszti a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni az [1072/2009 rendelet] 8. cikke (2) bekezdésének első mondatát, hogy e rendelkezés értelmében vett nemzetközi [fuvarozásnak] minősül az a nemzetközi szállítás […], amely megfelel az e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontjában foglalt feltételeknek?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

Az elfogadhatóságról

18 Az alapeljárás felperese vitatja az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságát, arra hivatkozva, hogy az alapjogvita megoldása szempontjából az uniós jog ily módon kért értelmezése nem szükséges, és hogy mindenesetre nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli vagy jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésre hasznos választ adhasson.

19 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 267. cikkben említett eljárás keretében kizárólag az ügyben eljáró és határozathozatalra hivatott nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik annak megítélése, hogy – tekintettel az ügy különleges jellemzőire – ítélete meghozatalához szükségesnek tartja-e az előzetes döntéshozatalt, és hogy a Bíróságnak feltett kérdései relevánsak-e. Következésképpen, amennyiben az előterjesztett kérdések az uniós jog értelmezésére vonatkoznak, a Bíróság főszabály szerint köteles határozatot hozni. Ebből következik, hogy az uniós jogra vonatkozó kérdések releváns jellegét vélelmezni kell. A nemzeti bíróságok által előterjesztett előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálásának Bíróság általi megtagadása ily módon csak abban az esetben lehetséges, ha nyilvánvaló, hogy az uniós jog értelmezése, amelyet a nemzeti bíróság kért, semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, illetve ha a szóban forgó probléma hipotetikus jellegű, vagy nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli és jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (lásd ebben az értelemben: 2013. február 26-i Melloni ítélet, C-399/11, EU:C:2013:107, 28. és 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

20 Márpedig a jelen ügyben nem tűnik ki egyértelműen, hogy az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdése d) pontjának és 8. cikke (2) bekezdésének a kérdést előterjesztő bíróság által kért értelmezése semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, sem az, hogy a szóban forgó probléma hipotetikus jellegű, sem pedig az, hogy nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli és jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson. Épp ellenkezőleg, az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből az következik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság indokolással alátámasztva fejezi ki kétségeit azzal kapcsolatban, hogy hogyan kell értelmezni az uniós jog érintett rendelkezéseit, e tekintetben pedig a tényállás részletes ismertetésével szolgál.

21 Következésképpen az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet elfogadhatónak kell nyilvánítani.

Az ügy érdeméről

22 Emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködés keretében a Bíróság feladata, hogy a nemzeti bíróságnak az előtte folyamatban lévő ügy eldöntéséhez hasznos választ adjon. Ebből a szempontból adott esetben a Bíróságnak át kell fogalmaznia az elé terjesztett kérdéseket. A Bíróság feladata ugyanis az uniós jog minden olyan rendelkezésének értelmezése, amelyre a nemzeti bíróságoknak az eléjük terjesztett jogviták eldöntése érdekében szükségük van, még akkor is, ha e bíróságok az általuk feltett kérdésekben nem jelölik meg kifejezetten ezeket a rendelkezéseket (2018. június 28-i Crespo Rey ítélet, C-2/17, EU:C:2018:511, 40. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

23 Következésképpen, még ha a kérdést előterjesztő bíróság ténylegesen az 1072/2009 rendelet 8. cikke (2) bekezdésének és 1. cikke (5) bekezdése d) pontjának értelmezésére korlátozta is kérdését, e körülmény nem képezi akadályát annak, hogy a Bíróság a nemzeti bíróság részére valamennyi értelmezési szempontját megadja, amely az uniós jognak az előtte folyamatban lévő ügy elbírálásához hasznos lehet, függetlenül attól, hogy a nemzeti bíróság kérdései megfogalmazásában utalt-e azokra, vagy sem. E tekintetben a Bíróságnak kell a kérdést előterjesztő bíróság által szolgáltatott információk összessége és különösen az előzetes döntéshozatalra utaló határozat indokolása alapján meghatározni az uniós jog azon rendelkezéseit, amelyeknek az értelmezése a jogvita tárgyára figyelemmel szükséges (2018. június 28-i Crespo Rey ítélet, C-2/17, EU:C:2018:511, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

24 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből kitűnik, hogy a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az a fuvarozó, aki valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi árufuvarozást végzett, e rendelet 8. cikke alapján jogosult-e arra, hogy e nemzetközi fuvarozást követően ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveleteket hajtson végre.

25 Ezenkívül az alapeljárás felperese maga is elismeri, hogy mielőtt a közúti ellenőrzés alá vont tehergépkocsiját kabotázsművelet lebonyolítására használta volna, azzal az általa gyártott és értékesített árukat szállított a Lengyelországban található üzeméből az árukat megvásárló ügyfél németországi székhelyű vállalkozásához, ami nem képezi vita tárgyát. Mindazonáltal a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy az ilyen szállítás az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdése d) pontjának i–v. alpontja értelmében vett saját számlás nemzetközi árufuvarozásnak minősül-e, különösen ami a v. alpontban rögzített követelményt illeti, amely szerint az ilyen szállításnak a vállalkozás tevékenységi körében melléktevékenység jelleggel kell bírnia.

26 A fenti megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdést úgy kell érteni, hogy az lényegében arra irányul, hogy az 1072/2009 rendeletet úgy kell-e értelmezni, hogy a valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan az e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi közúti árufuvarozást végző fuvarozó e rendelet 8. cikke alapján jogosult-e arra, igenlő válasz esetén pedig milyen feltételekkel jogosult arra, hogy e nemzetközi fuvarozást követően ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveletek hajtson végre.

27 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az 1072/2009 rendeletet az 1. cikkének (1) és (4) bekezdése értelmében többek között az Unió területén ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozásra, valamint azon kabotázsműveletekre kell alkalmazni, amelyek az e rendelet 2. cikkének 6. pontja értelmében mint „a fogadó tagállamban díjazás ellenében ideiglenes alapon, e rendelettel összhangban végzett belföldi fuvarozás” kerülnek meghatározásra.

28 Az 1072/2009 rendelet a II. fejezetében rögzíti a nemzetközi fuvarozásra vonatkozó szabályokat. E II. fejezet magában foglalja e rendelet 3. cikkét, amely kimondja azon általános elvet, amely szerint „[a] nemzetközi fuvarozás közösségi engedélyhez és – amennyiben a járművezető harmadik ország állampolgára – járművezetői igazolványhoz kötötten végezhető”.

29 Az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének a)–e) pontja ugyanakkor előírja, hogy a fuvarozás bizonyos típusai keretében a közúti árufuvarozást végző fuvarozóknak nincs szükségük közösségi engedélyre, és mentesülnek minden fuvarozási engedélyezés alól. Ez vonatkozik az egyetemes szolgáltatásként végzett postai szállításra [e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének a) pontja], a sérült

vagy műszaki hibás járművek szállítására [az említett rendelet 1. cikke (5) bekezdésének b) pontja], az olyan gépjárművekkel végzett árufuvarozásra, amelyek megengedett össztömege, beleértve a pótkocsikat is, nem haladja meg a 3,5 tonnát [ugyanezen rendelet 1. cikke (5) bekezdésének c) pontja] és a gépjárművel végzett, saját számlás árufuvarozásra [az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja] vagy a gyógyszerek, készülékek, gyógyászati berendezések és felszerelések, valamint egyéb, vészhelyzet esetén szükséges cikkek szállítására, különösen természeti katasztrófák esetén [az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének e) pontja].

30 E rendelkezések együttes értelmezéséből az következik, hogy az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi árufuvarozásra nem vonatkoznak az e rendelet 3. cikkében előírt követelmények.

31 Az 1072/2009 rendelet „Kabotázs” címet viselő III. fejezete rögzíti a kabotázsműveletekre vonatkozó szabályokat. E III. fejezet tartalmazza többek között e rendeletnek az „Általános alapelv” címet viselő 8. cikkét, amely megállapítja a kabotázsműveletekre alkalmazandó általános szabályokat.

32 Rá kell mutatni arra, hogy e 8. cikk eltérő szabályokat ír elő a kabotázsműveletekre való jogosultság tekintetében aszerint, hogy azokat ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozást vagy saját számlás nemzetközi közúti árufuvarozást követően hajtották végre.

33 Az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése ugyanis általános elvként rögzíti, hogy „[m]inden ellenszolgáltatás fejében munkát végző közúti árufuvarozó, aki közösségi engedély jogosultja, továbbá amelynek a járművezetője, amennyiben egy harmadik ország állampolgára, rendelkezik járművezetői igazolvánnyal, jogosult – az e fejezetben meghatározott feltételek alapján – kabotázsművelet végzésére”.

34 Ebből az következik, hogy a valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan, ellenszolgáltatás fejében történő nemzetközi közúti árufuvarozást végző fuvarozók számára engedélyezett, hogy e nemzetközi fuvarozást követően ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveleket hajtsanak végre, amennyiben megfelelnek az 1072/2009 rendelet 3. cikkében előírt követelményeknek.

35 Másrészt az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (6) bekezdése kimondja, hogy az e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja szerinti fuvarozási szolgáltatások keretében végzett kabotázsművelet engedélyezése nem esik korlátozás alá.

36 Mivel – amint arra a jelen ítélet 27. pontja emlékeztet – a „kabotázsművelet” fogalmát az 1072/2009 rendelet alkalmazásában úgy határozták meg, mint „díjazás ellenében végzett belföldi fuvarozás”, e rendelet 8. cikkének (6) bekezdése – ellentétben azzal, amit a BAG, az olasz kormány és az Európai Bizottság írásbeli észrevételeiben állít – nem vonatkozhat az említett rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett, saját számlás kabotázsműveletekre.

37 Az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (6) bekezdését valójában úgy kell értelmezni, hogy az az e rendelet 8. cikkének (1) bekezdésében foglalt általános elvtől való eltérést állapít meg.

38 Az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében ugyanis a saját számlás nemzetközi árufuvarozásra – amint az a jelen ítélet 30. pontjában megállapításra került – nem vonatkoznak az e rendelet 3. cikkében előírt követelmények.

39 Így az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdése d) pontjának és 8. cikke (6) bekezdésének együttes olvasatából kitűnik, hogy a valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan saját számlás nemzetközi közúti árufuvarozást végző fuvarozók jogosultak arra, hogy ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveleteket hajtsanak végre, anélkül hogy vonatkoznának rájuk az e rendelet 3. cikkében és 8. cikkének (1) bekezdésében előírt követelmények.

40 Ennélfogva meg kell állapítani, hogy a valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi közúti árufuvarozást végző fuvarozó e rendelet 8. cikke (6) bekezdésének megfelelően jogosult arra, hogy e nemzetközi fuvarozást követően ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveletek hajtson végre, anélkül hogy vonatkoznának rá az e rendelet 3. cikkében és 8. cikkének (1) bekezdésében előírt követelmények.

41 Ami az e kabotázsműveletekre vonatkozó részletes szabályokat illeti, hangsúlyozni kell, hogy az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (2)–(5) bekezdése meghatározza azokat a feltételeket, amelyek között a fuvarozók e műveleteket végezhetik.

42 Az 1072/2009 rendelet 8. cikke (2) bekezdésének első albekezdése értelmében „[a]z (1) bekezdésben említett közúti árufuvarozóknak engedélyezik, hogy ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvény esetében ugyanazon jármű gépjárművével legfeljebb három kabotázsműveletet hajtsanak végre egy másik tagállamból vagy harmadik országból a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozást, és azt követően, hogy a beérkező nemzetközi fuvar során szállított áruk megérkeztek a rendeltetési helyükre”. E rendelkezés ezenkívül pontosítja, hogy „[a] fogadó tagállam elhagyását megelőző kabotázsművelet utolsó árukirakodásának hét nappal a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozáshoz kapcsolódó kirakodás után meg kell történnie”.

43 Az 1072/2009 rendelet 8. cikke (2) bekezdésének második albekezdése előírja, hogy „[a]z első albekezdésben említett határidőn belül a fuvarozók az első albekezdés értelmében engedélyezett kabotázsművelet közül néhányat vagy azok mindegyikét bármely tagállamban elvégezhetik azzal a feltétellel, hogy tevékenységük az adott tagállam területére történő, rakomány nélküli belépést követő három napon belül tagállamonként egy kabotázsműveletre korlátozott”.

44 Az 1072/2009 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének első albekezdése kimondja, hogy „[a] nem honos fuvarozó által a fogadó tagállamban folytatott belföldi közúti fuvarozási szolgáltatások, nevezetesen a kabotázsműveletek csak akkor tekinthetők e rendelettel összhangban állónak, „ha a fuvarozó egyértelmű bizonyítékot tud felmutatni egyrészt a beérkező nemzetközi fuvarozásról, másrészt minden egyes egymást [helyesen: azt] követő kabotázsműveletről”.

45 E bizonyítéknak az 1072/2009 rendelet 8. cikke (3) bekezdése második albekezdése a)–g) pontjában szereplő felsorolás szerint minden művelet kapcsán a következőket kell magában foglalnia: a feladó neve, címe és aláírása [e rendelet 8. cikke (3) bekezdésének a) pontja], a fuvarozó neve, címe és aláírása [az említett rendelet 8. cikke (3) bekezdésének b) pontja], a címzett neve és címe, valamint aláírása és a szállítás napja, amennyiben az áruk már megérkeztek [ugyanezen rendelet 8. cikke (3) bekezdésének c) pontja], az áruk átvételének helye és dátuma, illetve a szállításra kijelölt hely [az 1072/2009 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének d) pontja], az áruk természetének és csomagolási módjának közismert megnevezése, illetve veszélyes áruk esetében az általánosan elismert megnevezés, továbbá a csomagok száma és különleges jelzéseik és

számozásuk [e rendelet 8. cikke (3) bekezdésének e) pontja], az áruk bruttó tömege vagy más módon kifejezett mennyisége [az említett rendelet 8. cikke (3) bekezdésének f) pontja], valamint a gépjármű és a pótkocsik rendszáma [ugyanezen rendelet 8. cikke (3) bekezdésének g) pontja].

46 Az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (4) bekezdése előírja, hogy nincs szükség további dokumentumokra az e rendelet 8. cikkében lefektetett előírásoknak való megfelelés bizonyításához.

47 Meg kell jegyezni, hogy még ha az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése utal is az e 8. cikk „(1) bekezdésben említett […] fuvarozók[ra]”, és – amint az a jelen ítélet 37. pontjában megállapításra került – még ha e rendelet 8. cikkének (1) bekezdése nem is alkalmazandó a saját számlás nemzetközi árufuvarozást végző fuvarozókra, e körülmény nem teheti kétségessé azt, hogy a kabotázsműveletekre vonatkozóan az említett rendelet 8. cikkének (2)–(4) bekezdésében előírt részletes szabályokat valamennyi kabotázsműveletre alkalmazni kell, mivel azokat meghatározásuk szerint díjazás ellenében végzik, anélkül hogy jelentősége lenne annak a körülménynek, hogy azokat ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi árufuvarozást vagy saját számlás nemzetközi árufuvarozást követően hajtották végre.

48 Ugyanis, amint az a „jogosult – az e fejezetben meghatározott feltételek alapján –”, illetve „kabotázsművelet engedélyezése” kifejezéseknek az 1072/2009 rendelet 8. cikke (1) bekezdésében, illetve 8. cikkének (6) bekezdésében való használata alátámasztja, e rendelkezések kizárólag a kabotázsműveletek engedélyezését szabályozzák.

49 Ezenkívül, jóllehet a saját számlás nemzetközi árufuvarozáshoz hasonlóan az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének a)–c) pontja szerinti, ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási tevékenységekre nem vonatkoznak az e rendelet 3. cikkében meghatározott követelmények, az említett rendelet 8. cikke (5) bekezdésének megfelelően a fuvarozók számára engedélyezett az azonos jellegű kabotázsművelet végzése vagy a kabotázsművelet azonos kategóriába tartozó járművel történő végzése, feltéve hogy teljesülnek a kabotázsra vonatkozóan az ugyanezen rendelet III. mellékletében előírt feltételek. Következésképpen az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (2)–(4) bekezdésében előírt feltételek mindenképpen vonatkoznak e kabotázsműveletekre.

50 Következésképpen az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (2)–(4) bekezdése szerinti kabotázsműveletekre vonatkozó részletes szabályokat nemcsak az ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi árufuvarozást követő kabotázsműveletekre, hanem az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett, saját számlás nemzetközi árufuvarozást követő kabotázsműveletekre is alkalmazni kell.

51 Csak az ilyen értelmezés áll összhangban az 1072/2009 rendelet célkitűzéseivel. Az ugyanis, hogy az e rendelet 8. cikkének (2)–(4) bekezdésében előírt feltételek az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi fuvarozást követő valamennyi kabotázsműveletre vonatkoznak, lehetővé teszi a kabotázsműveletekre vonatkozó szigorú szabályok hatékony érvényesülésének biztosítását, mivel ez megakadályozza, hogy e fuvarozások a fogadó tagállamban állandó vagy folyamatos jelleggel végzett tevékenységgé váljanak, és ennélfogva biztosítja a kabotázs ideiglenes jellegét, ami az 1072/2009 rendelet (13) és (15) preambulumbekezdése értelmében az e rendelet által elérni kívánt célok egyike.

52 Ebből az következik, hogy az 1072/2009 rendelet hatékony érvényesülésének biztosítása érdekében a valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan az e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi árufuvarozást végző fuvarozók jogosultak arra, hogy ez utóbbi tagállam területén e nemzetközi fuvarozást követően kabotázsműveleteket hajtsanak végre, feltéve ugyanakkor, hogy teljesülnek az említett rendelet 8. cikkének (2)–(4) bekezdésében előírt feltételek.

53 Nem kérdőjelezheti meg e következtetést a BAG és az olasz kormány által hivatkozott azon érvelés, amely szerint, mivel a saját számlás nemzetközi árufuvarozást végző fuvarozók nem kötelesek közösségi engedéllyel és adott esetben járművezetői igazolvánnyal rendelkezni, e nemzetközi fuvarozást követő kabotázsművelet keretében nem lehetséges a kabotázsműveletre vonatkozó szabályok, különösen az 1072/2009 rendelet 8. cikkében előírt feltételek tiszteletben tartásának ellenőrzése, és a kabotázs időszakos jellegének biztosítása.

54 Épp ellenkezőleg, a Bíróság rendelkezésére álló iratokból kitűnik, hogy azoktól a fuvarozóktól, akik miután valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan az 1072/2009 rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi fuvarozást végeztek, ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveletet hajtanak végre, megkövetelhető, hogy e rendelet 8. cikkével összhangban e nemzetközi fuvarozásra, valamint az azt követően végrehajtott valamennyi kabotázsműveletre vonatkozóan egyértelmű bizonyítékkal szolgáljanak. A jelen ügyben ugyanis az alapeljárás felperese fuvarozóként a közúti ellenőrzés során, amely alá a tehergépkocsiját vonták, alkalma nyílt arra, hogy bemutassa az illetékes hatóságoknak az érintett tagállamba irányuló, saját számlás nemzetközi fuvarozást egyértelműen bizonyító fuvarlevelet, valamint az e nemzetközi fuvarozást követően ezen tagállam területén végrehajtott kabotázsműveletre vonatkozó megfelelő okmányokat.

55 A fenti megfontolásokra tekintettel az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1072/2009 rendeletet úgy kell értelmezni, hogy a valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan az e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi fuvarozást végző fuvarozó az említett rendelet 8. cikkének (6) bekezdése alapján jogosult arra, hogy e nemzetközi fuvarozást követően ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveleteket hajtson végre, feltéve ugyanakkor, hogy teljesülnek az ugyanezen rendelet 8. cikkének (2)–(4) bekezdésében előírt feltételek.

A költségekről

56 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nyolcadik tanács) a következőképpen határozott:

A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet úgy kell értelmezni, hogy a valamely tagállamból egy másik tagállamba irányulóan az e rendelet 1. cikke (5) bekezdésének d) pontja értelmében vett saját számlás nemzetközi fuvarozást végző fuvarozó az említett rendelet 8. cikkének (6) bekezdése alapján jogosult arra, hogy e nemzetközi fuvarozást követően ez utóbbi tagállam területén kabotázsműveleteket hajtson

végre, feltéve ugyanakkor, hogy teljesülnek az ugyanezen rendelet 8. cikkének (2)–(4) bekezdésében előírt feltételek.

Aláírások