JEAN RICHARD DE LA TOUR
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2023. április 20.[1]

C-246/22. sz. ügy

BW;
a Staatsanwaltschaft Köln,
a Bundesamt für Güterverkehr
részvételével

(az Amtsgericht Köln [kölni helyi bíróság] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Előzetes döntéshozatal – Közlekedés – Kombinált árufuvarozás – 92/106/EGK irányelv – Nemzetközi közúti árufuvarozás – 1072/2009/EK rendelet – Az üres konténerek áruk berakodása vagy kirakodása céljából történő olyan fuvarozása, amely a megrakodott konténerek fuvarozásának elválaszthatatlan részét képezi – Kabotázsműveletek”

I. Bevezetés

1. A jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv[2] és a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[3] értelmezésére vonatkozik.

2. E kérelmet BW, egy Romániában letelepedett fuvarozó társaság ügyvezetője és a Bundesamt für Güterverkehr (szövetségi árufuvarozási hivatal, Németország, a továbbiakban: BAG) között, a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések megsértése miatt kiszabott közigazgatási bírság tárgyában amiatt folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő, hogy BW túllépte az 1072/2009 rendelet 8. cikkében előírt korlátozást a kombinált árufuvarozásnak biztosított kedvezményes bánásmód alá nem tartozó üres konténerek szállítása során.

3. Ebben az összefüggésben a Bíróságnak azt kell meghatároznia, hogy az üres konténereknek a berakodás helyére vagy az áruk kirakodásának helyéről történő fuvarozása, amennyiben az közvetlenül megelőzi a berakodott konténerek kombinált árufuvarozás keretében végzett fuvarozását, a „kombinált árufuvarozás” fogalma alá tartozik-e, vagy az ilyen műveletre az e rendeletben a kabotázsműveletekre vonatkozóan előírt korlátozásoknak kell-e vonatkozniuk.

1 Eredeti nyelv: francia.
2 HL 1992. L 368., 38. o.
3 HL 2009. L 300., 72. o.

4. A jelen indítványban elemzésem végén azt fogom javasolni a Bíróságnak, hogy állapítsa meg, hogy a 92/106 irányelv 1. cikkét és az 1072/2009 rendelet 8. cikkét úgy kell értelmezni, hogy az üres konténereknek a berakodás helyére vagy az áruk kirakodásának helyéről történő fuvarozása a berakodott konténerek fuvarozásának elválaszthatatlan részét képezi, és így az üres konténerek fuvarozása a berakodott konténerek fuvarozása számára biztosított kedvezményes bánásmód alá esik, mivel azok a kombinált árufuvarozás keretében mentesülnek az 1072/2009 rendeletben előírt kabotázsra vonatkozó rendelkezések alól.

II. Jogi háttér

A. Az uniós jog

1. A 92/106 irányelv

5. A 92/106 irányelv harmadik, ötödik és hatodik preambulumbekezdése kimondja:

„az utak zsúfoltságával, a környezettel és az utak biztonságával összefüggő egyre fokozódó problémák a köz érdekében a közúti szállítás alternatívájaként a kombinált árufuvarozás továbbfejlesztését igénylik;

[…]

„mivel a mennyiségi korlátozások feloldása és a közúti fuvarozás területén még meglévő különböző adminisztratív korlátozások megszüntetése elősegíti a kombinált árufuvarozás szélesebb körű alkalmazását;

mivel az utak zsúfoltságának tényleges csökkentésére hivatott kombinált árufuvarozási módok esetében ennek a liberalizációnak a korlátozott távolságú közúti útvonalakra kell vonatkoznia” [nem hivatalos fordítás].

6. Ezen irányelv 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ezt az irányelvet a kombinált árufuvarozási műveletekre kell alkalmazni, a 881/92/EGK rendelet[4] sérelme nélkül.

Ezen irányelv alkalmazásában »kombinált fuvarozás« a tagállamok közötti olyan árufuvarozás, ahol a tehergépkocsi, pótkocsi, a vontatóval ellátott vagy anélküli félpótkocsi, a csereszekrény vagy a legalább 20 láb hosszúságú konténer az út kezdeti vagy végső szakaszán a közutat, a másik szakaszon pedig a vasutat vagy a belvízi utat, vagy a tengeri útvonalat használja, ha az légvonalban meghaladja a 100 kilométert, és a kezdeti vagy a végső közúti szakaszt:

– az áru felrakodásának helye és a legközelebbi alkalmas vasúti berakodó állomás között teszi meg a kezdeti szakasz esetében, illetve a legközelebbi alkalmas vasúti kirakodó állomás és az áru kirakodásának helye között teszi meg a végső szakasz esetében, vagy

[4] A tagállamok területére vagy területéről történő, illetve a tagállamok területén áthaladó, Közösségen belüli közúti árufuvarozási piacra való bejutásról szóló, 1992. március 26-i tanácsi rendelet (HL 1992. L 95., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 370. o.). E rendeletet hatályon kívül helyezte és felváltotta az 1072/2009 rendelet (lásd az említett rendelet 18. cikkét).

– a berakodás vagy kirakodás folyami vagy tengeri kikötőjétől légvonalban legfeljebb 150 kilométeres körzetben teszi meg.” [nem hivatalos fordítás]

7. Az említett irányelv 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok valamelyikében letelepedett minden olyan közúti árufuvarozó, amelyik megfelel az e munkakörben történő alkalmazás feltételeinek, valamint a tagállamok közötti árufuvarozási piacra való bejutás feltételeinek, jogosult a tagállamok közötti kombinált árufuvarozási műveletek keretében, határátkelést tartalmazó vagy nem tartalmazó, kombinált árufuvarozási művelet szerves részét képező kezdeti és/vagy végső közúti szakaszon fuvarozást végezni”. [nem hivatalos fordítás]

2. Az 1072/2009 rendelet

8. Az 1072/2009 rendelet (2), (13), (15) és (16) preambulumbekezdése kimondja:

„(2) A közös közlekedéspolitika létrehozása többek között magában foglalja [az Európai Unió] területén a nemzetközi árufuvarozási piacra való bejutásra alkalmazható közös szabályok megalkotását, és azon feltételek meghatározását, amelyek szerint egy nem honos fuvarozó fuvarozási szolgáltatásokat működtethet egy tagállamban. Ezeket a szabályokat oly módon kell megállapítani, hogy hozzájáruljanak a belső közlekedési piac megfelelő működéséhez.

[…]

(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 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. […]

(16) |E rendelet nem érinti az áruk beérkező és kimenő közúti szállítására – mint a kombinált fuvarozás egyik szakaszára – vonatkozó, a [92/106 irányelvben] megállapított rendelkezéseket. A [92/106] irányelvben lefektetett kombinált fuvarozási műveletnek nem részét képező, a fogadó tagállamon belül megtett belföldi közúti utak a kabotázsműveletek fogalommeghatározása alá esnek, és rájuk ennek megfelelően e rendelet előírásai alkalmazandók.”

9. E rendelet „Hatály” című 1. cikke kimondja:

„(1) Ezt a rendeletet a[z 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:

[…]

d) áruszállítás gépjárművekkel […]

[…]”

10. E rendelet „Fogalommeghatározások” címet viselő 2. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ennek a rendeletnek az alkalmazásában:

[…]

2. »nemzetközi fuvarozás«:

   a) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út, amelynél a kiindulási pont és a végpont két különböző tagállamban van, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;

   b) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út egy tagállamból egy harmadik országba vagy egy harmadik országból egy tagállamba, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül;

   c) egy rakománnyal rendelkező jármű által lebonyolított út harmadik országok között, egy vagy több tagállamon keresztül történő tranzittal; vagy

   d) az a), b) és c) pontokban említett fuvarozásokkal kapcsolatban üresen megtett út;

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;

[…]

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

[…]”

11. Ugyanezen rendelet „Kabotázs” című III. fejezete tartalmazza többek között a 8. cikket, amelynek szövege a következő:

„(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. A fogadó tagállam elhagyását megelőző kabotázsművelet utolsó árukirakodásának hét nappal a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozáshoz kapcsolódó kirakodás után meg kell történnie.

[…]”

B. A német jog

12. A 2011. december 28-i Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (a nemzetközi közúti árufuvarozásról és kabotázsműveletekről szóló rendelet)[5] 13. §-a előírja:

„Az ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi kombinált fuvarozás olyan árufuvarozást jelent, amelynek esetében

1. a legalább 6 méter hosszúságú gépjármű, pótkocsi, alváz, konténer az út egy részét közúton, egy másik részét pedig vasúton, belvízi úton vagy tengeri hajón teszi meg (légvonalban több mint 100 kilométeres tengeri úttal),

2. a teljes út részben az országon belül, részben pedig külföldön történik, és

3. az országon belüli közúti fuvarozásra kizárólag a berakodás vagy kirakodás helye és a következők között kerülhet sor:

a) a legközelebbi megfelelő vasútállomás, vagy

b) 150 kilométert meg nem haladó sugáron belül elhelyezkedő belföldi folyami vagy tengeri kikötő (be- vagy kirakodás).”

13. E rendelet 15. §-ának (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Az a vállalkozó, akinek a vállalkozása valamely tagállamban rendelkezik székhellyel […], a 13. § értelmében vett kombinált fuvarozás keretében belföldi berakodást vagy kirakodást végezhet, ha megfelel a szakma gyakorlásának megkezdésére és a tagállamok közötti közúti árufuvarozási piacra való bejutásra vonatkozó feltételeknek.”

[5] BGBl. 2012. I, 42. o.

III. Az alapeljárás tényállása és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

14. 2020. január 22-én és február 6-án a Contargo Rhein-Neckar GmbH-nál végzett üzemi ellenőrzések keretében a BAG kifogást emelt az e társaság részére egy Romániában letelepedett fuvarozó társaság által 2019. május 6. és 27. között végzett 60 fuvarozással szemben; e társaság ügyvezetője BW.

15. A BAG azt rója fel BW-nek, hogy legalább 57 esetben olyan üres konténereket fuvarozott, amelyek nem tartoznak a kombinált fuvarozás számára biztosított preferenciális elbánás hatálya alá, és amelyek következésképpen kabotázsműveletnek minősülnek. BW mint ügyvezető megsértette a három kabotázsműveletnek az 1072/2009 rendelet 8. cikkében előírt „7 nap 3 művelet” korlátozását.

16. BW azt állítja, hogy az üres konténerek fuvarozása a berakodott konténerek fuvarozásának részét képezi, amely a kombinált fuvarozásnak biztosított preferenciális elbánás körébe tartozik. Kifejti, hogy kereskedelmi tevékenysége abból áll, hogy egy konténerterminálban elhelyezett konténereket átveszi, annak érdekében, hogy azokat a címzettekhez fuvarozza. Az áruk kirakodását követően az immár üres konténereket ismét szárazföldi konténerterminálra szállítják. Végül azok újrarakodását követően a fuvarozás ismét egy konténerterminálra, majd kikötőkbe történik, annak érdekében, hogy azokat tengeri úton, hajóval szállítsák. BW szerint tehát az üres konténerek fuvarozását nem elszigetelten, hanem egy egységes fuvarozási szerződés szerves részeként kell vizsgálni, és ezáltal lehetővé kell tenni számára, hogy a kombinált fuvarozás számára biztosított kedvezményes elbánásban részesüljön.

17. 2020. október 30-i határozatával a BAG 8625 euró összegű közigazgatási bírságot szabott ki a BW-vel szemben a kabotázsműveletekre vonatkozó rendelkezések megsértése miatt.

18. BW kifogást nyújtott be e határozattal szemben, azt állítva, hogy a szóban forgó fuvarozások a kombinált fuvarozásra vonatkozó kivétel hatálya alá tartoznak. Álláspontja szerint e fuvarozásokat nem elszigetelten kell vizsgálni, hanem egy főszerződés részének kell tekinteni.

19. A BAG ezzel szemben úgy véli, hogy az üres konténereknek az áru berakodása vagy kirakodása előtt történő fuvarozása nem tartozik a kombinált fuvarozásra vonatkozó kedvezményes elbánás hatálya alá, hanem azt elszigetelten kell vizsgálni. Az ilyen üres konténerek fuvarozása tehát az 1072/2009 rendelet 8. cikkének hatálya alá tartozik, amely a kabotázsra vonatkozó korlátozásokat ír elő, többek között a nemzetközi fuvarozás végzésére vonatkozó kötelezettséget és a hét nap alatt három kabotázsműveletre vonatkozó korlátozást.

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

„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?”

21. A BAG és az Európai Bizottság terjesztett elő írásbeli észrevételeket.

IV. Elemzés

22. Előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság arra vár választ, hogy a 92/106 irányelv 1. cikkét és az 1072/2009 rendelet 8. cikkét úgy kell-e értelmezni, hogy a megrakodott konténerek fuvarozásának elválaszthatatlan részét képezi 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, e rendeletben rögzített rendelkezések.

23. Előzetesen emlékeztetni kell a kabotázsműveletek kapcsán bizonyos korlátozásokat előíró 1072/2009 rendelet és a kombinált fuvarozásra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazó 92/106 irányelv közötti kapcsolatra.

24. Az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése először is előírja, hogy a kabotázsműveletekre, azaz a nem a fogadó tagállamban honos fuvarozó által ideiglenes alapon, díjazás ellenében végzett belföldi közúti árufuvarozási tevékenységre bizonyos korlátozások vonatkoznak. E rendelet (16) preambulumbekezdése ugyanakkor pontosítja, hogy az nem érinti a 92/106 irányelvben meghatározott kombinált fuvarozás részét képező beérkező és kimenő közúti szállításra vonatkozó rendelkezéseket. Az ilyen fuvarozási műveletnek részét nem képező, a fogadó tagállamon belül megtett belföldi közúti utak a kabotázsműveletek fogalommeghatározása alá esnek, és rájuk ennek megfelelően az említett rendelet előírásai alkalmazandók.

25. Másrészt a 92/106 irányelv 1. cikke úgy határozza meg a kombinált fuvarozás fogalmát, hogy az olyan tagállamok közötti árufuvarozást jelent, ahol a tehergépkocsi vagy a konténer az út kezdeti vagy végső szakaszán a közutat, a másik szakaszon pedig a vasutat vagy a belvízi utat, vagy tengeri útvonalat használja, ha az légvonalban meghaladja a 100 kilométert, és a kezdeti vagy a végső közúti szakaszt az áru felrakodásának helye és a legközelebbi alkalmas vasúti berakodó állomás között teszi meg a kezdeti szakasz esetében, illetve a legközelebbi alkalmas vasúti kirakodó állomás és az áru kirakodásának helye között teszi meg a végső szakasz esetében, vagy pedig a berakodás vagy kirakodás folyami vagy tengeri kikötőjétől légvonalban legfeljebb 150 kilométeres körzetben teszi meg. Ezenkívül e cikk pontosítja, hogy ezt az irányelvet a kombinált fuvarozási műveletekre kell alkalmazni, a 881/92 rendelet[6] sérelme nélkül.

26. E tényezőkre tekintettel megjegyzem, hogy egyrészt e két jogszabály egymást nem sértve alkalmazandó, másrészt sem a 92/106 irányelv, sem az 1072/2009 rendelet nem hivatkozik kifejezetten vagy hallgatólagosan arra a szabályozásra, amelynek hatálya alá az üres konténereknek az áruk berakodási vagy kirakodási helyére történő szállítása tartozik, a kombinált fuvarozási műveletet követően vagy azt megelőzően.

27. Az 1072/2009 rendelet (16) preambulumbekezdése ugyanis arra szorítkozik, hogy a kabotázsműveleteket olyan belföldi közúti utakként határozza meg, amelyek nem képezik a 92/106 irányelvben meghatározott kombinált fuvarozás részét.

28. Márpedig ezen irányelv 1. cikke, amint arra a jelen indítvány 25. pontjában emlékeztettem, a kombinált fuvarozást a közúti kezdeti vagy végső szakaszra való hivatkozással határozza meg, amelyek közül az első az áruk felrakodási helye és a vasúti berakodó állomás közötti útszakasz, a

[6] Lásd a jelen indítvány 4. lábjegyzetét.

második pedig a vasúti kirakodó állomás és az áruk kirakodási helye közötti útszakasz. Az említett irányelv 4. cikke ezenkívül előírja, hogy a közúti fuvarozóknak joguk van arra, hogy kombinált fuvarozás keretében a kombinált fuvarozás szerves részét képező kezdeti és/vagy végső közúti útszakaszokat teljesítsenek. Nincs utalás üres konténerek kezdeti útszakaszt megelőző vagy végső útszakasz utáni fuvarozására, és azt sem pontosítják, hogy az ilyen fuvarozás a kombinált fuvarozás szerves részét képezi-e.

29. Ugyanakkor az 1072/2009 rendelet 2. cikkének 2. pontja úgy határozza meg a „nemzetközi fuvarozás” fogalmát, hogy az magában foglalja a rakománnyal rendelkező jármű bizonyos útjait és az ezekkel kapcsolatban üresen megtett utakat.

30. E tekintetben a BAG azzal érvel, hogy míg e rendelet következetesen megkülönbözteti a rakománnyal bonyolított utat és az üresen megtett utat, a 92/106 irányelv azonban nem, ami azt jelzi, hogy az uniós jogalkotónak nem állt szándékában, hogy az áruk berakodása vagy kirakodása előtti üresen végzett fuvarozásokat bevonja az ezen irányelv 1. cikke értelmében vett kombinált fuvarozás fogalma alá.

31. Mindazonáltal először is emlékeztetek arra, hogy az 1072/2009 rendelet és a 92/106 irányelv, noha egymásra utalnak,[7] és egy közös közlekedéspolitikára vonatkoznak, különböző időszakokban elfogadott és saját célokat követő különböző aktusok. E rendelet éppen azért hivatkozik az üresen végzett fuvarozásokra, mivel célja a járművek üresen történő mozgásának csökkentése azáltal, hogy a kabotázsműveletek liberalizációja révén optimalizálja az útjaikat, feltéve, hogy azokat nem úgy bonyolítják le, hogy állandó vagy folyamatos tevékenységet hozzanak létre az érintett tagállamban. Az üresen végzett fuvarozásokra való hivatkozás tehát nem bír ugyanolyan jelentőséggel a kombinált fuvarozások esetében, amelyek esetében nem a járművek üresen megtett útjainak optimalizálása, hanem az utak tényleges csökkentése és a szennyezőanyag-kibocsátás mérséklésének a kérdése merül fel, a tengeri vagy vasúti fuvarozás használatának előmozdítása révén.

32. Másodszor, a 92/106 irányelv előkészítő dokumentumainak tanulmányozásából kitűnik, hogy a megrakodott konténerek fuvarozása és az üres konténerek fuvarozása közötti különbségtétel nem került megvitatásra, ami nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy az uniós jogalkotó úgy vélte, hogy az áruk berakodása előtt vagy kirakodása után üresen végzett szállítások nem tartoznak a „kombinált fuvarozás” fogalma alá.

33. Ezenkívül a 92/106 irányelv módosításáról szóló irányelvtervezet[8] előírta ezen irányelv 3. cikkének új szövegét, pontosítva, hogy „az üres rakodási egység áruszállítás előtti és utáni szállítás[a]” a kombinált fuvarozási művelet közúti szakaszának részét képezte.[9]

34. Az Európai Parlament törölte az üresen történő fuvarozásra való utalás beillesztését.[10] Ezenkívül pontosította, hogy annak engedélyezése, hogy az üresen végzett fuvarozások ne tartozzanak a közúti szakaszok esetében a távolság-határértékbe, és így a megrakodott

7 Lásd a jelen indítvány 4. lábjegyzetét.

8 A tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat (COM(2017) 648 final). Ez a tervezet azonban nem lépett hatályba.

9 Lásd ezen irányelvtervezet 22. oldalát.

10 Lásd a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról szóló jelentés 33. módosítását (A8-0259/2018), 24. o.

fuvarozással ellentétben ne tartozzanak a „kombinált fuvarozás” fogalmába, növelné a szennyezőanyag-kibocsátást, ami ellentétes lenne a 92/106 irányelv célkitűzéseivel, azaz az alacsony kibocsátású közlekedési módok támogatásával történő kibocsátáscsökkentéssel. [11]

35. A Parlament a 92/106 irányelv 1. cikke (3) bekezdése második albekezdésének új megfogalmazását illetően hozzátette, hogy a közúti szakaszokra vonatkozó távolság-határértéket az üres rakodási egység fuvarozására is alkalmazni kell, [12] ami inkább azt sugallja, hogy az ilyen fuvarozás éppen, hogy részét képezi a „kombinált fuvarozás” fogalmának, és ugyanazon távolság-határértéket kellene rá alkalmazni, mivel az szervesen kapcsolódik a fuvarozás megrakodott részéhez.

36. Az Európai Unió Tanácsa [13] pedig azt javasolta, hogy oly módon módosítsák a 92/106 irányelv 1. cikke (2) bekezdésének új megfogalmazását, hogy a „kombinált fuvarozás” fogalmát a „nemzetközi kombinált fuvarozás” fogalmával váltsák fel, amely a berakodott és az üres konténerek fuvarozására is vonatkozik. Ezen irányelv 1. cikke (3) bekezdésének új szövegében a Tanács ugyanakkor pontosította, hogy „az üres rakodási egységeknek a kezdeti közúti szakasz vagy a végső közúti szakasz (például konténerparkból vagy konténerparkba történő) szállítása nem tekinthető kombinált fuvarozási művelet részének”.

37. Ebből azt a következtetést vonom le, hogy a 92/106 irányelv elfogadásának idején az üres konténerek fuvarozásának kérdése nem merült fel, és hogy jelenleg nem annyira az a kérdés merül fel, hogy az üres konténerek berakodás előtti vagy kirakodás utáni, kombinált fuvarozás keretében történő szállítása önmagában a „kombinált fuvarozás” fogalmába tartozik-e, hanem inkább az, hogy az üresen megtett utat a közúti út távolság-határértékébe kell-e számítani, mégpedig azért, hogy más, hatékonyabb és kevésbé szennyező fuvarozási módokat részesítsenek előnyben.

38. Harmadszor, még ha az 1072/2009 rendelet által az üresen végzett fuvarozásra való hivatkozás releváns is lenne, ez véleményem szerint azon elgondolás mellett szól, hogy minden olyan üresen végzett fuvarozás, amely közvetlenül kapcsolódik a megrakodott fuvarozáshoz, ugyanazon fuvarozási művelet részét képezi, amelyet egy egységként kell elismerni a számára biztosítandó jogállás szempontjából. Az üres konténereknek az áru berakodása előtti vagy kirakodása utáni, kombinált fuvarozási művelet keretében történő szállítása önmagában e művelet velejárója és szükséges annak érdekében, ezért annak szerves részét képezi.

39. Az egyetlen kivétel az a helyzet, amikor az üres konténer maga is árunak minősül, azaz amikor a konténer önálló kereskedelmi ügylet tárgyát képezi, adásvétel vagy bérlet keretében. Az üres konténerek fuvarozása tehát különböző műveletek részét képezi, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül a megrakodott konténerek fuvarozási műveletéhez, és ezért nem tartozhatnak a 92/106 irányelv értelmében vett „kombinált fuvarozás” fogalma alá, hanem azokra az 1072/2009 rendeletben a kabotázsműveletekre vonatkozóan előírt korlátozásoknak kell vonatkozniuk.

40. E tekintetben emlékeztetek arra, hogy BW tevékenysége abból áll, hogy a szárazföldi konténerterminálban átveszi a megrakodott konténereket annak érdekében, hogy azokat a címzettekhez szállítsa. Az áruk kirakodását követően az immár üres konténereket ismét szárazföldi konténerterminálra szállítják. Végül azok újrarakodását követően a fuvarozás ismét

[11] Lásd a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság által előterjesztett 48–268. módosítást, elérhető a következő internetes oldalon: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-AM-622152_FR.pdf71. o.

[12] Lásd a jelen indítvány 11. lábjegyzetében hivatkozott módosításokat, 61. o.

[13] Lásd: 2018. november 30-i jelentés (13871/2/18 REV 2), 19–20. o.

egy szárazföldi konténerterminálra, majd kikötőkbe történik, annak érdekében, hogy azokat tengeri úton, hajóval szállítsák. BW kifejti, hogy a konténerek a berakodásuk vagy kirakodásuk során a teherautó alvázán maradnak.

41. Ily módon, amennyiben az üres konténer önmagában nem minősül árunak, amit a kérdést előterjesztő bíróságnak kell megvizsgálnia, a BW által bevezetett rendszer lehetővé teszi a 92/106 irányelv céljainak való megfelelést, amelyek az utak túlterheltségének csökkentésére irányulnak.

42. A Bizottsághoz hasonlóan ugyanis úgy vélem, hogy abban az esetben, ha a kombinált fuvarozás keretében az üres konténernek a megrakodott konténer fuvarozását közvetlenül megelőző vagy azt követő fuvarozása a kabotázsműveletekre vonatkozó korlátozások hatálya alá tartozik, az üres konténerek elszállítását a belföldi fuvarozóknak különböző fuvarozási szerződések alapján kell végezniük, ami további pénzügyi és adminisztratív terheket vonna maga után, és előnyben részesítené a tisztán közúti fuvarozást a kombinált fuvarozás kárára. Hozzáteszem, hogy mivel a kabotázsművelet 1072/2009 rendelet által előírt engedélyezésének éppen az a célja, hogy elkerülje a fogadó tagállamon áthaladó járművek üres visszatérését, e liberalizációval ellentétes lenne, ha az üres konténerek fuvarozását beleszámítanák azon kabotázsműveletek maximális számába, amelyeket a nem honos fuvarozó e fogadó tagállamban végezhet.

43. Kétségtelen, hogy ez a modell azt feltételezi, hogy egy nem honos fuvarozó meghatározatlan számú kombinált fuvarozási műveletet végezhet, mivel ezekre a műveletekre nem vonatkoznak az 1072/2009 rendeletben előírt korlátozások.

44. E tekintetben elismerem, hogy fontos biztosítani, hogy a fuvarozási vállalkozások ne hivatkozhassanak visszaélésszerűen a 92/106 irányelvre a kabotázsműveletekre vonatkozó szabályok megkerülése érdekében.

45. Ugyanakkor nem gondolom, hogy a „kombinált fuvarozás” fogalmának olyan értelmezése, amely szerint az üres konténereknek az áruk berakodási helyére vagy kirakodási helyére történő szállítása a kombinált fuvarozási művelet szerves részét képezi, a szabályok megkerüléséhez vezetne.

46. Az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelet[14] (22) preambulumbekezdésében ugyanis kimondja, hogy lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a 92/106 irányelv 4. cikkétől eltérve az 1072/2009/EK rendeletben meghatározott kabotázsra vonatkozó szabályokat alkalmazzák a közutat a kombinált fuvarozás kezdeti vagy végső szakasza során igénybe vevő, nem honos közúti fuvarozókra.

47. E körülményekre tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság állapítsa meg, hogy a 92/106 irányelv 1. cikkét és az 1072/2009 rendelet 8. cikkét úgy kell értelmezni, hogy a megrakodott konténerek fuvarozásának elválaszthatatlan részét képezi az üres konténerek berakodási helyre, illetve kirakodási helyről való fuvarozása olyan értelemben, hogy az üres konténerek fuvarozására is

[14] HL 2020. L 249., 17. o.

vonatkozik a teli konténerek fuvarozásának előnyben részesítése annyiban, amennyiben azokra a kombinált fuvarozás keretében nem alkalmazhatók a kabotázsműveletekre vonatkozó, e rendeletben rögzített rendelkezések.

V. Végkövetkeztetés

48. A fenti megfontolások összességére tekintettel azt javaslom, hogy a Bíróság az Amtsgericht Köln (kölni helyi bíróság, Németország) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre a következő választ adja:

A tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv 1. cikkét és a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikkét

a következőképpen kell értelmezni:

a megrakodott konténerek fuvarozásának elválaszthatatlan részét képezi 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, e rendeletben rögzített rendelkezések.