



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2014. március 27.*

„Tengeri fuvarozás — 3577/92/EGK rendelet — A »tengeri kabotázs« fogalma —
Körutazási szolgáltatások — Körutazás a velencei lagúnán, az olasz parti tengeren és a Pó folyón —
Valamely kikötőből való elindulás és ugyanazon kikötőbe való megérkezés”

A C-17/13. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Consiglio di Stato (Olaszország) a Bírósághoz 2013. január 14-én érkezett, 2012. november 20-i határozatával terjesztett elő az előtte

az **Alpina River Cruises GmbH**,

a **Nicko Tours GmbH**

és

a **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: M. Ilešič tanácselnök (előadó), C. G. Fernlund, A. Ó Caoimh, C. Toader és E. Jarašiūnas bírák,

főtanácsnok: P. Cruz Villalón,

hivatalvezető: A. Impellizzeri tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2013. október 24-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- az Alpina River Cruises GmbH és a Nicko Tours GmbH képviseletében A. Clarizia, A. Veronese és R. Longanesi Cattani avvocati,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: M. Salvatorelli avvocato dello Stato,
- az Európai Bizottság képviseletében G. Conte és L. Nicolae, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2013. december 19-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

* Az eljárás nyelve: olasz.

meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet (HL L 364., 7. o., magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 2. kötet, 10. o., helyesbítés: HL L 187., 1998., 56. o.) értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet az Alpina River Cruises GmbH, svájci társaság és a Nicko Tours GmbH német társaság (a továbbiakban együtt: Alpina és Nicko Tours), valamint a Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggia [infrastruktúra és közlekedési minisztérium – Chioggia (Olaszország) kikötőjének kapitánysága] között annak tárgyában folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő, hogy az említett hatóság nem engedélyezte az Alpina és a Nicko Tours számára, hogy az olasz parti tengeren áthaladjon egy svájci lobogó alatt hajózó kirándulóhajó.

Jogi háttér

A 3577/92 rendelet

- 3 A 3577/92 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„1991. január 1-jétől a tengeri fuvarozási szolgáltatások (tengeri kabotázs) szabad mozgása érvényes azokra a közösségbeli hajótulajdonosokra, akik egy tagállamban jegyeztették be hajóikat és ezen tagállam lobogója alatt hajóznak, azzal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tagállamban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik [...]”.

- 4 Ugyanezen rendelet 2. cikke így rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

- 1) »tengeri fuvarozási szolgáltatások egy tagállamon belül (tengeri kabotázs)«: olyan szolgáltatások, amelyeket rendszerint díjazás fejében végeznek, és különösen magukban foglalják:
 - a) »kontinentális kabotázs«: utasok vagy áruk tengeri fuvarozása a kontinensen található kikötők között, egyazon tagállam kontinensen lévő kikötői között, szigeteken történő kikötés nélkül;
 - b) [»]part menti kereskedelmi hajózási szolgáltatások[«]: utasok vagy áruk tengeri fuvarozása egy tagállam bármely kikötője vagy a szóban forgó tagállam kontinentális talapzatán fekvő bármely létesítménye vagy építménye között;
 - c) [»]szigetközi kabotázs[«]: utasok vagy áruk fuvarozása tengeren:
 - egyazon tagállam partvonalán és egy vagy több szigetén fekvő kikötői,
 - egyazon tagállam egy vagy több szigetén fekvő kikötői között.

[...]”

5 Az említett rendelet 3. cikkének (1) bekezdése szerint a „kontinentális kabotázsszolgáltatást nyújtó és vonalhajózásban részt vevő hajók számára a személyzettel kapcsolatos minden ügy annak az államnak a joghatósága alá tartozik, amelyben a hajót lajstromozták (amely lobogója alatt hajóznak), kivéve a 650 bruttó regisztertonna úrtartalomnál kisebb hajókat, amelyek esetében a fogadó ország feltételeit kell alkalmazni.”

6 A 3577/92 rendelet 6. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„Eltérés útján a következő, a Földközi-tengeren, Spanyolország, Portugália és Franciaország partjai mentén végzett tengeri fuvarozási szolgáltatások vonhatók ki e rendelet hatálya alól:

– körutazások 1995. január 1-jéig,

[...]”.

Az olasz jog

7 A módosított 1942. március 30-i 327. sz. királyi rendelettel jóváhagyott hajózási törvénykönyv (a továbbiakban: CIN) 224. cikke értelmében:

„(1) [A 3577/92 rendeletben] előírt feltételek mellett a Köztársaság kikötői közötti kabotázsszolgáltatás nyújtása azon közösségbeli hajótulajdonosok számára van fenntartva, akik egy tagállamban jegyeztették be hajóikat, és e tagállam lobogója alatt hajóznak, azzal a feltétellel, hogy ezek a hajók megfelelnek minden előírásnak, amely az adott tagállamban a tengeri kabotázs nyújtására vonatkozik.

(2) Az (1) bekezdés szerinti rendelkezések azokra a hajókra alkalmazandók, amelyek kikötőkben, kikötőöblökben és tengerpartokon nyújtanak tengeri szolgáltatásokat.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdés

8 Az Alpina és a Nicko Tours a svájci lobogó alá tartozó, „Bellissima” nevű turistahajó tulajdonosa és használója.

9 E társaságok egy hozzávetőleg egyhetes körutazást szerveztek, amelynek keretében az említett hajó 2012. március 16-i velencei (Olaszország) indulással a velencei lagúnán haladt Chioggiáig (Olaszország), áthaladt a chioggiai kikötő és a Porto Levante-i kikötő (Olaszország) között elhelyezkedő parti tengeren, majd a Pó folyón hajózott fel hozzávetőleg 60 km-t Polesella faluig (Olaszország), és ugyanezen az útvonalon tért vissza Velencébe.

10 Az olasz parti tenger Chioggia és Porto Levante kikötőjét elválasztó szakaszán való áthaladás elengedhetetlen volt az MS Bellissima hajó mérete miatt, amely nem tette lehetővé az utóbbi számára a Chioggiát a Pó folyóval összekötő csatornán történő hajózást.

11 Ezen utazást megelőzően az Alpina és a Nicko Tours kérelmet nyújtottak be a Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Capitaneria di Porto di Chioggiához az említett tengerszakaszon való áthaladás engedélyezése érdekében. Az említett hatóság 2012. március 12-i határozatával e kérelmet elutasította azzal az indokkal, hogy a tengeri kabotázs azon hajóknak van fenntartva, amelyek az Európai Unió valamely tagállamának lobogója alatt hajóznak.

12 Az Alpina és a Nicko Tours megtámadta e határozatot a Tribunale amministrativo regionale per il Veneto (Veneto régió közigazgatási bírósága) előtt. Az utóbbi a keresetet 2012. április 12-i ítéletével elutasította annak kimondásával, hogy a szóban forgó szolgáltatás kimeríti a 3577/92 rendelet

értelmében vett „tengeri kabotázs” fogalmát, és ily módon a CIN 224. cikkében foglalt, a kabotázsszolgáltatást a „azon közösségbeli hajótulajdonosok számára” fenntartó rendelkezés hatálya alá tartozik, „akik egy tagállamban jegyeztették be hajóikat, és e tagállam lobogója alatt hajóznak”.

- 13 Az Alpina és a Nicko Tours megtámadta ezen ítéletet a Consiglio di Stato (államtanács) előtt arra hivatkozva, hogy a „tengeri kabotázs” fogalma csak azon szolgáltatásokra alkalmazandó, amelyek tényleges tengeri fuvarozást foglalnak magukban. A szóban forgó körutazás nem jár ilyen fuvarozással, mivel a Chioggia és Porto Levante közötti parti tengeren való rövid áthaladás kivételével arra belső vízi utakon kerül sor.
- 14 A Consiglio di Stato felfüggesztette az említett ítélet végrehajtását. A fennmaradó részben az eljárást felfüggesztette, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdést terjesztette a Bíróság elé:

„Úgy kell-e értelmezni [a 3577/92 rendeletet], hogy az alkalmazható a valamely tagállam kikötői között különböző utasok e kikötőkben való ki- és beszállása nélkül végzett körutazásra, amennyiben a szóban forgó tevékenység ugyanazon utasoknak a tagállam valamely kikötőjében való beszállásával indul, és ugyanazon kikötőben való kiszállásával zárul?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésről

- 15 Előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra kíván választ kapni, hogy az olyan körutazás, amely ugyanazon utasokkal azon tagállam ugyanazon kikötőjében indul és zárul, amelyben arra sor kerül, a 3577/92 rendelet értelmében vett „tengeri kabotázs” fogalmának hatálya alá tartozik-e?
- 16 Noha az olasz kormány és az Európai Bizottság azt javasolják, hogy a Bíróság az előterjesztett kérdésre igenlő választ adjon, az Alpina és a Nicko Tours úgy véli, hogy e kérdést nem szükséges megválaszolni. Megjegyzik, hogy a 3577/92 rendelet a tengeri fuvarozásra vonatkozik, és ezért e rendelet nem alkalmazandó olyan folyami körutazásra, mint amely az alapeljárás tárgyát képezi. Következésképpen ahelyett, hogy megadná a kérdést előterjesztő bíróság részére a kért értelmezést, a Bíróságnak azt kell kimondania, hogy a 3577/92 rendelet semmiképpen nem érinti azon körutazásokat, amelyek útvonala alapvetően nem tengeri vízi utakból áll.
- 17 E tekintetben a 3577/92 rendelet 1. cikkének (1) bekezdéséből kétségtelenül kitűnik, hogy az kizárólag olyan tagállam belüli fuvarozásra (kabotázs) vonatkozik, amely tengeri jellegű. Következésképpen – ahogyan azt az Alpina és a Nicko Tours jogosan megjegyzi – a vízi úton teljesített, egyazon tagállamon belül nyújtott és tengeri jelleggel nem rendelkező fuvarozási szolgáltatások nem tartoznak e rendelet hatálya alá. E szolgáltatások ezzel szemben a nem honos fuvarozók által valamely tagállam belvízi útjain történő áru fuvarozás vagy személyszállítás feltételeinek megállapításáról szóló, 1991. december 16-i 3921/91/EGK tanácsi rendelet (HL L 373., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 345. o.) hatálya alá tartoznak.
- 18 Ellentétben azonban az Alpina és a Nicko Tours állításaival, nem tűnik úgy, hogy az alapügy tárgyát képező körutazás alapvetően ne lenne tengeri jellegű.
- 19 A „tenger” fogalma ugyanis, amelyet a 3577/92 rendelet említ, nem korlátozódik az Egyesült Nemzetek Montego Bay-ben (Jamaika) 1982. december 10-én aláírt, 1994. november 16-án hatályba lépő és az Európai Közösség nevében az 1998. március 23-i 98/392/EK tanácsi határozattal (HL L 179., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 4. fejezet, 3. kötet, 260. o.) jóváhagyott tengerjogi egyezménye értelmében vett parti tenger fogalmára, hanem azon beltengeri vizeket is magában foglalja, amelyek a parti tenger alapvonalán belül találhatóak (lásd ebben az értelemben a Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-323/03, EU:C:2006:159, 25–27. pontját).

- 20 Következésképpen még annak feltételezése esetén is, hogy az Alpina és a Nicko Tours helyesen állítja, hogy a Chioggia és Porto Levante közötti tengerszakaszon való áthaladás önmagában túl jelentéktelen ahhoz, hogy tengeri jelleget adjon az alapügyben szóban forgó körutazásnak, azon álláspontjuk, amely szerint az említett körutazás alapvetően nem tengeri jellegű, mindenesetre – a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzett ellenőrzés függvényében – megalapozatlannak tűnik annyiban, hogy az említett szakaszon kívül az útvonal egyéb részei, így a velencei lagúnában és a Pó folyó torkolatában igénybe vett vízi utak az Olasz Köztársaság beltengeri vizeinek részét képezik.
- 21 A kérdést előterjesztő bíróság által a 3577/92 rendelet tekintetében kért értelmezés relevanciáját végeredményben nem érinti azon körülmény, hogy az a hajó, amelynek útján az alapügyben szóban forgó körutazást teljesítik, svájci lobogó alá tartozik.
- 22 Az említett jogvita megoldása ugyanis attól a kérdéstől függ, hogy az olasz kikötők közötti kabotázsszolgáltatásnak a CIN 224. cikkében kimondottak szerint „azon közösségbeli hajótulajdonosok [számára történő fenntartására,] akik [az Európai Unió egyik] tagállam[á]ban jegyeztették be hajóikat, és e tagállam lobogója alatt hajóznak”, jogosan hivatkoztak-e az Alpinával és a Nicko Toursszal szemben a svájci lobogó alá tartozó, fent említett hajó segítségével teljesített körutazás kapcsán. Ahogyan azt az előzetes döntéshozatalra utaló határozat megerősíti, az említett 224. cikkből következik, hogy az abban szereplő fenntartás csak a 3577/92 rendeletben említett kabotázsszolgáltatásokra vonatkozik. Következésképpen ahhoz, hogy a kérdést előterjesztő bíróság képes legyen meghatározni, hogy a CIN 224. cikke értelmében vett kabotázsnak minősül-e az olyan körutazás, amely ugyanazon kikötőben indul és zárul, először azt kell megtudnia, hogy e körutazás a 3577/92 rendelet által szabályozott kabotázsszolgáltatásnak minősül-e.
- 23 A fenti megállapításokra tekintettel a Bíróságnak úgy kell megadnia a kérdést előterjesztő bíróság által kért értelmezést, hogy ne legyen szükség az előterjesztett kérdés tartalmának az Alpina és a Nicko Tours által javasolt értelemben történő módosítására vagy kiszélesítésére.
- 24 Az előterjesztett kérdés megválaszolása céljából először is meg kell említeni, hogy a „vonalhajózásban részt vevő hajók” kifejezésnek a 3577/92 rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében való említéséből és a bizonyos körutazások tekintetében ugyanezen rendelet 6. cikkének (1) bekezdése révén 1995. január 1-jéig lehetővé tett eltérésből egyértelműen következik, hogy a körutazások az említett rendelet által szabályozott fuvarozási fajták közé tartoznak.
- 25 Mivel azonban a 3577/92 rendelet egyedüli tárgya a „tengeri kabotázs”, kizárólag az e fogalomnak megfelelő körutazások tartoznak az említett rendelet hatálya alá.
- 26 Tekintettel arra, hogy az említett fogalmat a 3577/92 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése és 2. cikkének 1. pontja a „tengeri fuvarozási szolgáltatások egy tagállamon belül” kifejezéssel határozta meg, meg kell állapítani, hogy valamennyi – rendszerint ellenérték fejében, valamely tagállam tengeri vízi útjain nyújtott – körutazási szolgáltatás e rendelet hatálya alá tartozik.
- 27 Ha az ilyen körutazás ugyanazon utasokkal ugyanazon kikötőben indul és zárul, az indulási és az érkezési kikötőnek, valamint az utasoknak az út teljes hossza során fennmaradó, fent említett azonossága nem vezethet a 3577/92 rendelet alkalmazhatatlanságához.
- 28 Kétségtelen, hogy a 3577/92 rendelet 2. cikke 1. pontjának a)–c) alpontjában felsorolt fuvarozási szolgáltatásoknak, leírásuk szerint, az indulási és az érkezési kikötője eltér egymástól. E felsorolás azonban, amely a „különösen” szóval kezdődik, nem kimerítő, és nem járhat azzal a joghatással, hogy kizárja e rendelet hatálya alól azokat a fuvarozási szolgáltatásokat, amelyek a tengeri kabotázsnak a fent említett „tengeri fuvarozási szolgáltatások egy tagállamon belül” kifejezésben foglalt valamennyi alapvető jellemzőjével rendelkeznek (lásd ebben az értelemben a Bizottság kontra Görögország ítélet, C-251/04, EU:C:2007:5, 28. és 32. pontját).

- 29 Következésképpen az előterjesztett kérdésre azt a választ kell adni, hogy az olyan körutazásból álló tengeri fuvarozási szolgáltatás, amely ugyanazon utasokkal azon tagállam ugyanazon kikötőjében indul és zárul, amelyben arra sor kerül, a 3557/92 rendelet értelmében vett „tengeri kabotázs” fogalmának hatálya alá tartozik.

A költségekről

- 30 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 (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

Az olyan körutazásból álló tengeri fuvarozási szolgáltatás, amely ugyanazon utasokkal azon tagállam ugyanazon kikötőjében indul és zárul, amelyben arra sor kerül, a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmében vett „tengeri kabotázs” fogalmának hatálya alá tartozik.

Aláírások