

52005XC0126(01)

A Bizottság értelmező közleménye az áru fuvarozás terén a közúti kabotázs ideiglenes jellegéről - EGT vonatkozású szöveg

Official Journal C 021 , 26/01/2005 P. 0002 - 0007

A Bizottság értelmező közleménye az áru fuvarozás terén a közúti kabotázs ideiglenes jellegéről

(2005/C 21/02)

(EGT vonatkozású szöveg)

Ezen értelmező közlemény elsődleges célja, hogy megvizsgálja és tisztázza a kabotázsfuvarozásról szóló közösségi jogszabályokban szereplő "ideiglenes jelleggel" kifejezést. Míg a belföldi közúti személyszállításról szóló 12/98/EK rendelet nem vetett fel értelmezési vagy alkalmazásbeli problémát, az áruszállítási kabotázsról szóló 3118/93/EGK rendelet [1] esetében ez nem igaz. E közlemény középpontjában tehát az árucikkekre vonatkozó kabotázs áll.

Az 1. fejezet meghatározza a kabotázs fogalmát és ismerteti a problémát. A 2. fejezet az említett fuvarozási tevékenységek gazdasági és jogi vetületeinek, valamint a tagállamok által elvégzett ellenőrzések során tapasztalt problémák ismertetésével ad képet a kabotázs jelenlegi helyzetéről a Közösség területén. A 3. fejezet – a tagállamok által alkalmazott és e téren érvényes nemzeti szabályozások figyelembevételével – ismerteti az Európai Bíróság határozatainak alapján megállapított jogi iránymutatásokat. A 4. fejezet tartalmazza a következtetéseket.

Ez a közlemény nem sérti az Európai Bíróságnak és az Elsőfokú Bíróságnak a Szerződés kabotázsról szóló részének értelmezésével kapcsolatos határozatait illetve a 3118/93/EGK rendeletet.

1. BEVEZETÉS

1.1. A kabotázs

Az EK-Szerződés 71. cikke (1) bekezdésének b) albekezdésén alapuló közösségi rendeletek [2] a kabotázs fogalmát a következőképpen határozzák meg: az a nem honos fuvarozó, aki rendelkezik közösségi engedéllyel, ideiglenes jelleggel és mennyiségi korlátozások nélkül belföldi közúti szállítási szolgáltatásokat végezhet valamely másik tagállamban anélkül, hogy ott székhellyel vagy telephellyel kellene rendelkeznie.

A kabotázs-fuvarozás két legfontosabb jellemzőjének egyike tehát, hogy az említett szolgáltatásnyújtás kizárólag ideiglenes jelleggel végezhető.

1.2. A probléma

A Bizottság az Európai Unió tagállamainak kérésére kezdett el foglalkozni a kabotázs-fuvarozás által felvetett problémákkal. Az "ideiglenes jelleggel" kifejezés meghatározásának hiánya a közösségi jogszabályokban már jó ideje gondot jelent. Ez a hiány a kabotázs-tevékenységek pontos alkalmazási körének tekintetében az ágazat szereplői között bizonytalanságot teremtett. Emellett – noha a csatlakozási szerződés az új tagállamok legtöbbszörében a kabotázs tekintetében átmeneti időszakokat állapított meg – a bővítés a közúti fuvarozók körében aggodalmakat okozott, s ez arra ösztönözte a nemzeti hatóságokat, hogy állást foglaljanak a helyzetről, illetve, hogy felkérjék a Bizottságot az ideiglenes jellegű kabotázs fogalmának értelmezésére.

Végül több tagállam is felvetette, hogy a kabotázs-tevékenységeket és különösen a referencia-időszakot nehéz ellenőrizni. Néhány tagállam olyan időtartamokat állapított meg, amelyek leteltével a fuvarozóknak vissza kell térniük származási országukba. E tagállamok olykor kritériumokat is megállapítottak annak meghatározására, hogy egy fuvarozó által egy, a telephelyétől eltérő tagállamban végzett szolgáltatás, vagy szolgáltatáscsoport nyújtása ideiglenes jellegűnek minősül-e.

2. A KABOTÁZS JOGI ÉS GAZDASÁGI VETÜLETEI

2.1. A gazdasági vetületek

Noha a tagállamok összességében bejegyzett fuvarozók által végrehajtott kabotázs-szolgáltatások 2002-ben megközelítették a 11 milliárd tonnakilométert – ami 2000-hez képest számottevő, 25,3 %-os növekedést jelent – a kabotázsnak a teljes közúti fuvarozási ágazatban jellemző hányada továbbra is elenyésző: 2002-ben az EU 14-ek (az EU Görögország kivételével) körében a (nemzeti és nemzetközi) fuvarozási tevékenységek csupán 0,8 %-a volt kabotázs.

Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy noha ez a 0,8 %-os arány a teljes egészhez mérve elenyésző, a kabotázs által jelentett probléma mindinkább érezteti hatását, s a bővítés után pedig már-már aggályosnak mondható.

Az EUROSTAT [3] szerint a korlátozott nemzeti piaccal rendelkező, illetve a nemzetközi fuvarozási piacok tőszomszédságában elhelyezkedő kisebb tagállamok fuvarozói számára a kabotázs rendkívül fontos lehet: aránya 2002-ben a luxemburgi, belga és ír fuvarozók által végrehajtott összes közúti fuvarozási tevékenység terén sorrendben 22 %, 4 % és 3 % volt. Abszolút értékben kifejezve a kabotázspiacon továbbra is a Benelux államok fuvarozói a legaktívabbak: 2002-ben csak e három ország a kabotázsszolgáltatások 55 %-át valósította meg. A közel 15 %-os piaci részesedéssel rendelkező német fuvarozók szintén igen aktívak.

Franciaország és Németország a kabotázs-fuvarozás végrehajtásának két kedvelt helyszíne: a teljes kabotázs sorrendben 31 % és 28 %-a e két országban valósul meg. Az Egyesült Királyság az összes tevékenység 13 %-ával a kabotázs harmadik legkedveltebb helyszíne. Az Európai Unió határsávjában elhelyezkedő országok részesedése kevesebb, mint 1 %.

2.2. A jogi vetületek

2.2.1. A jogi keret – a 3118/93/EGK rendelet

A 3118/93/EGK tanácsi rendelet 1. cikke megállapítja, hogy bármely közúti áru fuvarozó, aki rendelkezik a 881/92/EGK rendeletben meghatározott közösségi engedéllyel, jogosult az ebben a rendeletben meghatározott feltételekkel, díjazás ellenében más tagállamokban, ideiglenesen belföldi közúti áru fuvarozási szolgáltatást nyújtani a "befogadó tagállamban", anélkül hogy ott székhelye vagy egyéb telephelye volna.

Az "ideiglenesen" kifejezés az EK-Szerződésnek a szolgáltatásnyújtás szabadságáról szóló 50. cikke (3) bekezdéséből származik. A rendeletek elfogadása során sem a Bizottság, sem a Tanács nem ítélte fontosnak e fogalom pontosítását. Nyilvánvaló, hogy egyértelműen meg kell különböztetni egymástól a szolgáltatásnyújtás szabadságából fakadó tevékenységet – mivel ezt ideiglenes jelleggel végzik –, illetve a letelepedéshez való jogból fakadó, állandó jelleggel végzett tevékenységet. Az EK-Szerződésnek a szolgáltatásnyújtás szabadságáról és a letelepedéshez való jogról szóló rendelkezéseiből következik, hogy egy gazdasági szereplőnek a közösségi jog e két alapvető szabadságának egyikét tiszteletben kell tartania, azaz az általa végzett tevékenység vagy szolgáltatásnyújtásnak minősül, vagy a letelepedéshez való jog folyománya; ugyanis az egyik kizárja a másikat. Következésképpen a szolgáltatásnyújtás gyakorlását bármilyen módon korlátozó nemzeti szabályozás arra kötelezi a gazdasági/ágazati szereplőt, hogy

a határidő lejártakor letelepedjen, ami a szereplőnek a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó alapvető szabadságát korlátozza.

A gyakorlatban megállapítható, hogy nem könnyű egyértelműen meghatározni, hogy egy tevékenység mikortól vált ideiglenesből állandó jellegűvé.

Ez azonban fontos lenne, mivel a gazdasági szereplőknek joguk van tudni, meddig terjednek lehetőségeik a kobotázis-tevékenységek folytatására, a tagállamoknak pedig jogukban áll piacaikat védelmezni az olyan szolgáltatás-nyújtókkal szemben, akik egy ideiglenes jellegű tevékenység látszatát keltve a valóságban állandó jellegű tevékenységet folytatnak, kivonva magukat a fogadó ország telephely létesítésére vonatkozó szabályai alól.

2.2.2. A Bíróság ítélezési gyakorlata

Az Európai Unió Bírósága a helyzet jelenlegi állása szerint nem értelmezte a fuvarozási szolgáltatások "ideiglenes" jellegét, viszont meghatározta a szolgáltatásnyújtás ideiglenes jellegére vonatkozó kritériumokat.

A gondolatmenethez/vitához három ítélet lehet hasznos.

Gebhardt-ügyben hozott ítélet [4]

Ebben az ügyben a Consiglio nazionale Forense (Olaszország) előzetes döntéshozatal iránti kérelmet nyújtott be a Bírósághoz az ügyvédi szolgáltatásnyújtás szabadsága tényleges gyakorlásáról szóló 77/249/EGK irányelv értelmezése tárgyában. A Consiglio Nazionale Forense egy előzetes döntéshozatal iránti kérelmet terjesztett a Bíróság elé arra vonatkozólag, hogy melyek azok a kritériumok, amelyeket – a fentiekben említett irányelv rendelkezéseinek keretén belül működő ügyvéd által nyújtott szolgáltatások időtartama vagy gyakorisága alapján – a tevékenység folytatásának ideiglenes vagy állandó jellegének elbírálásánál alkalmazni kell.

A Bíróság álláspontja szerint a letelepedés fogalma a Szerződés értelmében tehát széles jelentéskörű, ennek megfelelően magában foglalja annak lehetőségét is, hogy egy közösségi állampolgár állandó és folyamatos jelleggel részt vegyen a saját államától eltérő másik tagállam gazdasági életében, és haszonra tegyen szert, a Közösségen belüli gazdasági és társadalmi integrálódás elősegítése érdekében. (lásd ebben a vonatkozásban a 2/74. sz. Reyners-ügyben 1974. június 21-én hozott ítélet [EBHT 1974., 631. o.] 21. pontját). Ezzel szemben abban az esetben, amikor a szolgáltatást nyújtó személy egy másik tagállam területére megy, a Szerződés szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó fejezete, azon belül pedig a 60. cikk harmadik albekezdése úgy rendelkezik, hogy a szolgáltatás nyújtója ideiglenes jelleggel nyújthat szolgáltatásokat.

a Bíróság a hozzá intézett kérdésekre válaszolva a következőképpen határozott:

- 1) A szolgáltatásnyújtásnak az EK-Szerződés 60. cikkének harmadik albekezdésében előírt ideiglenes jellegét annak időtartama, gyakorisága, valamint ismétlődő és folyamatos jellege alapján kell elbírálni.
- 2) A Szerződés értelmében szolgáltatást nyújtó a fogadó tagállamban megteremtheti a szolgáltatás teljesítéséhez szükséges infrastruktúrát.
- 3) Egy tagállam állampolgárára, aki állandó és folyamatos jelleggel folytat szakmai tevékenységet egy másik tagállamban, ahol egy telephelyről nyújt többek között e másik tagállam állampolgárai számára szolgáltatást, a letelepedés szabadságára, és nem a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.

Hangsúlyozni kell azonban, hogy – mint ahogy azt a főtanácsnok következtetéseiben kiemelte – az időtartamra vonatkozó kritérium önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy a szolgáltatásnyújtás(oka)t ideiglenes jelleggel végezték-e el egy adott tagállamban; a szóban forgó tevékenységek ideiglenes jellegét nem csupán annak időtartama, hanem gyakorisága, valamint ismétlődő vagy folyamatos jellege alapján kell elbírálni.

A Schnitzer-ügyben hozott ítélet [5]

Ebben a kisipari vakolási munkálatokkal kapcsolatos szolgáltatások nyújtásáról szóló ügyben a Bíróság megismételte a Gebhardt-ügyben hozott ítélet érvelését, és úgy határozott, hogy "a Szerződés egyetlen rendelkezése sem teszi lehetővé elméletben annak az időtartamnak vagy gyakoriságnak a meghatározását, amelytől fogva egy szolgáltatás vagy egy szolgáltatástípus nyújtása egy másik tagállamban továbbá már nem minősül a Szerződés értelmében vett szolgáltatásnyújtásnak."

A Bíróság hozzátette, hogy "önmagában az a tény, hogy egy adott tagállamban telephellyel rendelkező gazdasági szereplő, aki egy másik tagállamban többé-kevésbé állandó vagy folyamatos jelleggel nyújt hasonló szolgáltatásokat anélkül, hogy ebben a tagállamban a szakmai tevékenység állandó és folyamatos végzését lehetővé tevő infrastruktúrával rendelkezne, vagy hogy az említett infrastruktúra segítségével többek között az említett tagállam állampolgárait célozná meg, még nem elegendő ahhoz, hogy a második tagállamban telephellyel rendelkezőnek minősüljön."

Ebből következik, hogy egy tevékenységnek sem ismétlődő vagy folyamatos jellege, sem gyakorisága önmagában nem elég annak megállapításához, hogy az említett tevékenység végzése a szolgáltatásnyújtás vagy a letelepedés szabadságának következménye-e.

Az Andreas Hoves-ügyben hozott ítélet [6]

Ebben az esetben egy olyan ügyről van szó, amelyben meg kell határozni, hogy egy luxemburgi székhelyű, és Németország területén kabotázs-fuvarozást végző szállító vállalkozás ebben az országban a gépjárművek után a Luxemburgban bejegyzett nehézteher-gépjárművek jogcímén adóköteles-e.

A főtanácsnok következtetéseiben kiemelte, hogy "a kabotázs-fuvarozás értelemszerűen ideiglenes jellegű tevékenység, amely azzal jár, hogy a fuvarozó a fogadó tagállamban nem rendelkezik székhellyel vagy telephellyel. A kabotázs jellegénél fogva időben korlátozott tevékenység, mivel egy olyan szolgáltatásnyújtás, amelyre nem jellemző a székhely birtoklásával együtt járó állandóság."

A Bíróság pontosította, hogy a szóban forgó tevékenységek ideiglenes jellegét nem kizárólag a szolgáltatás időtartamának függvényében, hanem annak gyakorisága, illetve ismétlődő és folyamatos jellege alapján kell elbírálni.

Az ideiglenes jellegre vonatkozó kritérium tehát szorosan összefügg azzal a kitételrel, amely előírja, hogy a fuvarozó a fogadó országban nem rendelkezhet székhellyel és telephellyel.

2.2.3. A nemzeti szabályozások

A Bizottság 2003 decemberében nemzeti szakértők részvételével ülést hívott össze annak megvizsgálására, hogy az utóbbi évek során a kabotázs-tevékenységekből fakadó "ideiglenes" jelleg alkalmazása milyen nehézségekbe ütközött. Az ülés során sikerült számba venni azokat a nemzeti szinten alkalmazott gyakorlatokat, amelyek indokolják egy közös megközelítés kialakítását.

Az Egyesült Királyság 2002. december 1-jén fogadta el az "ideiglenes jelleg" fogalmának egy lehetséges értelmezését, amely szerint a fuvarozó köteles igazolni azt, hogy a jármű legalább havonta egy alkalommal kilépett az országból.

A Görögország által egy 1998. december 8-i körrendeletben elfogadott időkeret a többi tagállam által Görögországban végzett kabotázs-tevékenység időtartamát legfeljebb évi két hónapban állapítja meg (a korábbi kabotázssengedélyek érvényessége alapján). A Bizottság szolgálatainak fellépése nyomán a fenti körrendelet helyébe egy 2000. április 19-i körrendelet lépett. Ebben a körrendeletben már nem szerepel időkorlát, de az EU egy másik tagállamában bejegyzett, és görög területen közlekedő tehergépkocsik vonatkozásában bevezette az "ideiglenes jelleg" fogalmának értelmezését.

- A szállító vállalkozások által végzett tevékenységek kizárólag ideiglenes jellegűek lehetnek, és egyetlen esetben sem ölthetnek állandó, gyakori, rendszeres vagy folyamatos jellegűt.

- Ha egy kabotázst végző vállalkozás járművei egyetlen alkalommal sem hagyják el a fogadó tagállam területét, az a 3118/93/EGK rendelet megsértését jelenti.

- A tevékenységeket kizárólag alkalmi jelleggel kell végezni, nagyobb és nem gyakori időközönként.

- A fuvarozónak tudnia kell igazolni azt, hogy a jármű egy meghatározott időpontban és legalább havonta egy alkalommal elhagyta a fogadó tagállam területét.

E kritériumok segítségével lehet lefolytatni az ellenőrzéseket annak meghatározására, hogy az egyes esetekben a végzett tevékenységek összhangban vannak-e a 3118/93/EGK rendelettel.

Franciaország 2002. január 22-i körrendeletével korlátozta a kabotázst, és előírta azt, hogy "minden, egy hétig megszakítás nélkül az ország területén kabotázásban tartózkodó jármű szabálysértőnek tekintendő". Az ideiglenes intézkedés iránti kérelem tárgyában megkeresett francia Államtanács a fenti körrendelet felfüggesztése, majd megszüntetése mellett foglalt állást tekintettel arra, hogy a vitatott körrendelet – amely rögzíti az általános érvényű kötelező rendelkezéseket – olyan új szabályokat határoz meg a kabotázssal kapcsolatban, melyek rögzítése tárgyában a közlekedési miniszter nem volt illetékes.

E fenti túlzott korlátozás feloldása érdekében a Bizottság fellépett a francia hatóságoknál, s így az Államtanács egy határozatában törölte azt el.

A közelmúltban Olaszország egy 2004. április 29-i miniszteri rendeletben a közösségi vállalatok által Olaszországban végzett kabotázs-fuvarozások időtartamát havi 15 napra és maximum 5 egymást követő napra korlátozta. Továbbá a miniszteri rendelet kötelezi a fuvarozókat arra, hogy mindig legyen a gépjárműben a belföldi közúti kabotázs-fuvarozásról szóló kimutatás, amelyet a 2004. május 31-i főigazgatói rendelet értelmében az olasz Közlekedési Minisztérium állít ki.

3. A KABOTÁZS IDEIGLENES JELLEGE ELBÍRÁLÁSÁNAK SZEMPONTJAI

A fenti ismertetőből következik, hogy a kabotázs-tevékenységek ideiglenes jellegének megállapításához a szóban forgó tevékenységhez kapcsolódó valamennyi körülményt és tényezőt figyelembe kell venni.

3.1.1. A négy kritérium (időtartam, gyakoriság, ismétlődés és folyamatosság)

A Bíróság által megállapított, és a kabotázs-tevékenységek ideiglenes jellegének elbírálására szolgáló fenti négy tényező – melyek távolról sem az egyedüli meghatározó tényezők – kiváló kiindulási alapot nyújthatnak az elemzéshez. E kritériumokat azonban nem lehet automatikusan alkalmazni. Viszonyítási alapként szolgálhatnak az ellenőrzésekhez, de nem mentesítik a nemzeti hatóságokat az egyes helyzetek sajátos körülményeinek kivizsgálása alól.

Az időtartam az az eltelt idő (hetek, hónapok), amelynek során egy gazdasági szereplő egy vagy több kabotázs-tevékenységet végez egy, a fuvarozó telephelye szerinti tagállammal nem azonos tagállamban. Az időtartam szorosan összefügg a gyakorisággal, amely rögzíti a havonta vagy évente elvégzett kabotázs-tevékenységek számát. Közelebbről: a szolgáltatásnyújtások ideiglenes jellegét másképpen kell elbírálni abban az esetben, ha egy fuvarozó ugyanabban az évben két (a szolgáltatások gyakoriságára vonatkozó kritérium), egyenként 20 napos (az egyes szolgáltatások időtartamára vonatkozó kritérium) periódusban, vagy ha ugyanabban az évben 12, egyenként 20 napos periódusban végez kabotázs-tevékenységet.

A Bizottság szolgálatai egyet nem értésüknek adtak hangot a francia hatóságok által elfogadott, és a kabotázs-tevékenységek időtartamát egy hétre korlátozó körrendelettel kapcsolatban. A Franciaország által megállapított rendkívül rövid perióduson kívül a Bizottság szolgálatai az említett, ideiglenes jellegre vonatkozó kritérium automatikus alkalmazására is rámutattak.

A 3118/93/EGK rendelet előírta a kabotázs-fuvarozás 1998. július 1-ig történő fokozatos liberalizációját. Négy és fél évig valamennyi tagállam rendelkezett egy két hónapra szóló kvótaengedéllyel. Ez az engedély átalakítható két, egyenként egy hónapig érvényes, rövid időre szóló engedéllyé. Az egyes engedélyek kizárólag egyetlen periódusra voltak érvényesek, melynek hossza egy illetve két hónap lehetett.

A 2.1. szakaszban ismertetett problémák megoldása érdekében az az 1-2 hónapos időtartam, amelyen túl az ugyanazon a területen végzett kabotázs-tevékenységek tovább már nem engedélyezettek, elfogadható lehet, amennyiben ezt az időtartamot a tagállamok minden egyes esetben alkalmazzák.

Amennyiben nem lehet következetesen, automatikusan és elszigetelt módon alkalmazni, ez az időkorlát továbbra is hasznos hivatkozási alap lehet. A fenti időkorlát lejártával a járműnek rendes esetben vissza kell térnie a nyilvántartás szerinti országba. A Bizottság a Bíróság által megállapított négy kritérium tükrében minden esetben megvizsgálja a tagállamok által hozott intézkedéseket.

Az ismétlődés fogalmát nem szabad összekeverni a gyakoriság fogalmával. Az ismétlődés jelzi a kabotázs-tevékenységek rendszerességét, vagyis azt, hogy a kabotázásra alkalmanként vagy rendszeresen került-e sor. Itt figyelembe kell venni például az abban az országban telephellyel rendelkező megrendelőkkel fenntartott kapcsolatok típusát – rendszeres vagy alkalmankénti –, amelynek területén a kabotázs-tevékenység megvalósult.

Végül a folyamatosság azt mutatja, hogy egy adott periódus alatt a fuvarozó kizárólag kabotázs-tevékenységet végez. A lényeg, hogy a tevékenység állandó legyen.

3.1.2. Egyéb fontos tényezők

A Gebhardt-ügyben hozott ítéletből következik továbbá, hogy minden olyan tényezőt el kell bírálni, amely a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódik.

A jármű felhasználási körülményeinek elemzése – például a tehergépkocsi által egy tagállam területén eltöltött napok száma – minden bizonnyal hasznos lehet. A kabotázs-tevékenység gyakorlásával kapcsolatos egyéb tényezőket is figyelembe kell venni, például, hogy ki a fuvarozás szervezője és hol van a művelet központja. Emellett fontos még az egy gazdasági szereplő által működtetett tehergépkocsik száma is.

Így adódhat például olyan helyzet, amelyben egy szállító vállalkozás két tehergépkocsit és egyetlen gépjárművezetőt alkalmaz. Az első tehergépkocsi 20 nap elteltével kilép a kabotázs-tevékenység helyszínéül szolgáló ország területéről és csak 20 nap elteltével tér vissza. Amíg az első tehergépkocsi nem tartózkodik a kabotázs-tevékenység helyszínéül szolgáló ország területén, 20 napig a vállalat második tehergépkocsija (ugyanazzal a gépjárművezetővel) végzi a kabotázs-tevékenységet. A következmény nyilvánvaló: ez az egyszemélyes vállalkozás kétségtelenül állandó jellegű tevékenységet végez az említett ország területén, azonban a két tehergépjármű használatának vizsgálatából nem ez derülne ki.

E fenti néhány ténymegállapításból következik, hogy rendkívül nehéz megállapítani azt az egy vagy több kritériumot, amelyből – azokat automatikusan alkalmazva – ki lehetne következtetni, hogy egy tevékenységet, vagy tevékenységcsoportot egy tagállamban ideiglenes jelleggel végeznek-e, vagy nem. A Gebhardt-ügyben hozott ítéletben a Bíróság maga is tartózkodott az általános jelleggel és automatikusan alkalmazandó kritériumok megállapításától.

E tekintetben meg kell jegyezni, hogy egy adott személy vagy vállalkozás akár feljelentést is tehet az Európai Bizottságnál, ha megítélése szerint egy adott tagállam szabályozása a Szerződésben vagy a 3118/93/EGK rendeletben leírtakkal ellentétesen korlátozza a szolgáltatásnyújtás szabadságát.

4. KÖVETKEZTETÉS

A közúti kabotázs-tevékenységekkel kapcsolatos jogi elemzések és gazdasági fejlemények azt mutatják, hogy e tevékenységek ideiglenes jellegének értelmezése nélkülözhetetlen – elsősorban a tagállamok által bevezetett szabályok és gyakorlatok túlburjánzásának elkerülése érdekében. A Bizottság tehát az alábbi értelmezést javasolja:

Az ideiglenes jellegű kabotázs-tevékenység elbírálására vonatkozó kritériumoknak meg kell felelniük a Bíróság által rögzített kitételeknek, amelyek a következők: a szolgáltatásnyújtás időtartama, gyakorisága, folyamatossága és ismétlődése. Mindenesetre az egyes helyzetek konkrét vizsgálatának alapja e négy kritérium kell, hogy legyen.

A Bizottság tehát a Bíróság által megállapított kritériumok alapján bírálja el a konkrét eseteket, a tagállamok által megállapított legfeljebb egy vagy két hónapos tűréshatárral.

A fogadó országban telephellyel nem rendelkező fuvarozó által ebben az országban végzett olyan tevékenységek ellentétesek a 3118/93/EK rendelettel, amelyek:

- állandó jellegűek, illetve végzésük folyamatos vagy rendszeres; vagy
- végzésük rendszeres, és nem kizárólag a körülmények szerint történik; vagy
- azzal járnak, hogy a telephellyel nem rendelkező fuvarozó járműve soha nem lép ki a fogadó ország területéről.

[1] A Tanács 1993. október 25-i 3118/93/EGK rendelete a nem honos fuvarozók valamely tagállamban nyújtott belföldi közúti áru fuvarozási szolgáltatásai feltételeinek meghatározásáról (HL L 279., 1993.11.12., 1. o.)

[2] A 3118/93 rendelet az áru fuvarozás terén érvényes közúti kabotázsról szól, a közúti személyszállítás terén érvényes kabotázst a 12/98 rendelet szabályozza.

[3] "A közúti áru fuvarozás tendenciái 1990-2002" Eurostat, Luxemburg, 2004

[4] Az 1995. november 30-án a C-55/94 számú ügyben hozott ítélet EBHT I-4165. o.

[5] A 2003. december 11-én, Bruno Schnitzer ügyben hozott ítélet, C-215/01.

[6] A 2002. július 2-án az Andreas Hoves Internationaler Transport Service Sarl ügyében hozott ítélet, C-115/00.