

Anonymizovaná verze

Překlad

C-246/22 – 1

Věc C-246/22

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

8. dubna 2022

Předkládající soud:

Amtsgericht Köln (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

25. března 2022

Dotčená osoba:

BW

Za účasti:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[omissis]

[omissis]

Amtsgericht Köln (okresní soud v Kolíně nad Rýnem, Německo)

Usnesení

V řízení o uložení peněžité sankce vedeném

proti BW,
bytem [omissis] Rumunsko
[omissis]

ve věci spáchání přestupku podle právních předpisů o kabotáži

Amtsgericht Köln (okresní soud v Kolíně nad Rýnem)

[omissis]

dne 25. března 2022

rozhodl takto:

Řízení se na základě článku 267 [prvního pododstavce] písm. a) SFEU předkládá Soudnímu dvoru Evropské unie za účelem rozhodnutí o následující předběžné otázce:

Je přeprava prázdných kontejnerů k místu [vykládky] nebo [nakládky], resp. z něj nedílnou součástí přepravy naložených kontejnerů tím způsobem, že se na přepravu prázdných kontejnerů vztahuje zvýhodnění přepravy plných kontejnerů v rozsahu, v jakém jsou tyto kontejnery v rámci kombinované dopravy vyňaty z působnosti pravidel stanovených pro kabotáž?

Právní otázka, která je podstatná pro rozhodnutí v této věci, zní, zda je přeprava prázdných kontejnerů, která sama o sobě nesplňuje podmínky stanovené pro kombinovanou dopravu ve smyslu § 15 až § 17 [německého] „Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr“ (nařízení o mezinárodní nákladní dopravě a kabotáži), zvýhodněna ve smyslu uvedené normy, a tedy osvobozena od omezení vztahujících se na kabotáž i v případě, že přeprava naloženého kontejneru splnila podmínky stanovené pro kombinovanou dopravu ve smyslu uvedené normy.

Řízení se přerušuje do vydání rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie.

Odůvodnění

I.

Bundesamt für Güterverkehr (Spolkový úřad pro nákladní dopravu, Německo) ve dnech 22. ledna 2020 a 6. února 2020 provedl provozní kontrolu ve společnosti Contargo Rhein-Neckar GmbH, [omissis] Ludwigshafen; v této souvislosti shledal nedostatky u celkem 60 přeprav, které v době od 6. května 2019 do 27. května 2019 pro společnost Contargo uskutečnila společnost TIM-Trans Impex SRL [omissis]. Dotčená osoba je jednatelkou podniku TIM-Trans. Spolkový úřad jí vytýká, že [společnost TIM-Trans] nejméně v 57 případech přepravila prázdné kontejnery, na které se nevztahuje zvýhodnění kombinované dopravy podle § 15 a násl. „nařízení o mezinárodní nákladní dopravě a kabotáži“, a v jejichž případě se tudíž jednalo o kabotážní přepravy. Dotčená osoba tedy jakožto jednatelka porušila omezení „3 během 7“ obsažené v článku 8 nařízení (ES) č. 1072/2009.

Dotčená osoba nenapadá uskutečnění daných přeprav jako takové. Zastává však právní názor, že přeprava prázdných kontejnerů byla součástí přepravy naložených kontejnerů, na které se – v tomto ohledu se Spolkový úřad pro nákladní dopravu a dotčená osoba shodují – vztahuje zvýhodnění tak zvané kombinované dopravy a splňovaly veškeré podmínky stanovené § 15 a násl.

„nařízení o mezinárodní nákladní dopravě a kabotáži“. Má za to, že tyto přepravy prázdných kontejnerů uskutečněné po vykládce na místo nové nakládky jsou součástí přepravy objednané jako celek a nelze je posuzovat izolovaně. Předmětem podnikání dotčené osoby je totiž přeprava plných kontejnerů po převzetí ve vnitrozemském kontejnerovém terminálu k příslušnému příjemci a další přeprava kontejnerů po vykládce, které jsou pak prázdné, do některého vnitrozemského kontejnerového terminálu. Plný kontejner během vykládky zůstává na podvozku nákladního automobilu a stejným způsobem je nakládán i prázdný kontejner. Po opětovném naložení pak proběhne přeprava do vnitrozemského kontejnerového terminálu a odtud do přístavů za účelem přepravy námořní lodí. S ohledem na obecný cíl EU, který spočívá v efektivním řízení silničního provozu a v co největším snížení zatížení pozemních komunikací a životního prostředí, i s ohledem na tento specifický obchodní model je tedy namístě, aby ani přeprava prázdných kontejnerů nebyla posuzována izolovaně, nýbrž aby byla považována za součást přepravy objednané jako celek a aby se na ni mohlo vztahovat zvýhodnění kombinované dopravy. Dotčená osoba tyto argumenty podrobně rozvádí v písemném vyjádření obhájkyne ze dne 4. ledna 2022 (list 40 a násl. hlavního spisu). Odkazuje v něm zejména na stanovisko Generálního ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu ze dne 20. července 2020, které lze v úředním německém překladu nalézt na listě 21 a násl. hlavního spisu; původní sdělení v angličtině se nachází na listě 17 a násl. hlavního spisu. V tomto sdělení, které je odpovědí na dotaz [omissis] jednatele DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (spolkový svaz podnikatelů v oblasti zasilatelství a logistiky, Německo) se sídlem v Berlíně Komise uvádí, že pokud jde o právní kvalifikaci přepravy prázdných kontejnerů uskutečňované před vlastní „hlavní přepravou“ nebo po ní, existují různé výklady příslušných ustanovení evropského práva. Zejména německé orgány tvrdí, že na přepravu prázdných kontejnerů před [vykládkou], resp. po ní, se vztahují pravidla stanovená nařízením (ES) č. 1072/2009, a musí tudíž splňovat podmínky stanovené pro kabotáž. Komise má za to, že i takové přepravy, jako je přeprava, která je předmětem řízení v této věci, jejichž účelem je výlučně dopravení prázdného kontejneru k nakládce či vykládce, musí být považovány za součást přepravy jako celku a v tomto ohledu je třeba odlišit je od samostatné přepravy kontejnerů, například při jejich koupi nebo pronájmu. V takovém případě skutečně lze použít nařízení (ES) č. 1072/2009. V této oblasti se ale vyskytují i případy, kdy je prevoz prázdného kontejneru součástí smlouvy o přepravě, na kterou se vztahuje směrnice Rady 92/106/EHS a na kterou se tedy vztahuje zvýhodnění kombinované dopravy. Na druhou stranu však neexistují žádné důvody pro to, aby byla přeprava prázdných kontejnerů v rámci kombinované dopravy posuzována jako oddělená operace, na kterou se vztahují ustanovení nařízení (ES) č. 1072/2009, zejména pokud jde o pravidla stanovená pro kabotáž. Dále Komise ve svém stanovisku uvádí: „Závěrem je ještě třeba upřesnit, že na případnou další přepravu kontejneru z terminálu, kde měl být podle smlouvy o přepravě zanechán prázdný kontejner, do terminálu, ze kterého původně přijel, se výše uvedené úvahy zřejmě nevztahují a tato přeprava tedy může představovat samostatnou přepravní operaci.“ (neoficiální překlad)

Spolkový úřad pro nákladní dopravu, který má v této věci sankční pravomoc, vydal dne 30. října 2020 rozhodnutí o uložení peněžité sankce ve výši 8 625,00 eur za nedbalostní porušení předpisů o kabotážní přepravě (list 211 a násl. příloženého spisu).

Toto rozhodnutí bylo tehdejšímu obháji [dotčené osoby] doručeno dne 5. listopadu 2020 (list 222 příloženého spisu). Jeho opravný prostředek nese datum 9. listopadu 2020 a Úřad jej obdržel téhož dne (list 223 příloženého spisu). Dotčená osoba svůj opravný prostředek odůvodňuje stejně, jako se již vyjádřila při výslechu. Zejména vyjádřila své právní přesvědčení, že na přepravy, u kterých byly shledány nedostatky, se vztahuje výjimka stanovená směrnicí 92/106/EHS, resp. § 13 „nařízení o mezinárodní nákladní dopravě a kabotáži“ pro kombinovanou dopravu; mimoto se jedná o jednotnou přepravní zakázku podle § 407 odst. 1 německého Handelsgesetzbuch (obchodní zákoník). Dané přepravy totiž nelze posuzovat izolovaně, nýbrž naopak jako součást hlavní smlouvy.

Spolkový úřad pro nákladní dopravu zastává názor, že se na přepravu prázdných kontejnerů před nakládkou nebo vykládkou či po ní nevztahuje zvýhodnění kombinované přepravy ve smyslu § 13 a násl. „nařízení o mezinárodní nákladní dopravě a kabotáži“, nýbrž naopak musí být posuzována izolovaně jako jednotlivé objednané přepravy. Proto se na ně v případě, že je tato přeprava uskutečňována podnikem se sídlem v zahraničí, vztahují ustanovení článku 8 nařízení (ES) č. 1072/2009, což má za následek, že musí být dodržena omezení, která jsou v něm stanovena pro kabotáž, zejména povinnost provést mezinárodní přepravu a pravidlo „3 během 7“ „3 během 7“.

II.

Předkládají soud – Amtsgericht Köln (okresní soud v Kolíně nad Rýnem) – [omissis] – má s ohledem na dosavadní stav věci za to, že rozhodující otázkou v předloženém případě je, zda je přeprava prázdných kontejnerů před nakládkou nebo vykládkou, resp. po ní součástí přepravy naloženého kontejneru uskutečňované v rámci kombinované dopravy, nebo zda je třeba posoudit ji jako přepravu, která je z právního hlediska samostatná.

Evropské právo v tomto ohledu neobsahuje žádnou jednoznačnou právní úpravu. Tato právní úprava nevyplývá ani z německého vnitrostátního práva.

1.

Jednoznačnou právní úpravu předně neobsahuje nařízení (ES) č. 1072/2009. Podle bodu 16 odůvodnění se nevztahuje právě na kombinovanou dopravu, neboť tento bod odůvodnění zní:

„(16) Tímto nařízením nejsou dotčena ustanovení týkající se silniční přepravy dovozeného nebo vyváženého zboží uskutečňované jako jeden úsek kombinované dopravy, která jsou obsažena ve směrnici Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince

1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

Na vnitrostátní cesty uskutečňované po silnici v rámci hostitelského členského státu, které nejsou součástí kombinované dopravy podle směrnice 92/106/EHS, se vztahuje definice kabotáže, a proto by měly splňovat požadavky tohoto nařízení.“

Uvedené znamená, že nemají být dotčena ustanovení týkající se přepravy dováženého nebo vyváženého zboží uskutečňované v rámci kombinované dopravy, nevyjadřuje se však k otázce, co přesně je součástí této kombinované dopravy.

Bod 16 odůvodnění dále stanoví, že na vnitrostátní cesty, které nejsou součástí kombinované dopravy, se mají vztahovat pravidla stanovená pro kabotáž, rovněž se však nevyjadřuje k otázce, zda jsou přepravy, které jsou předmětem řízení vedeného v projednávané věci, součástí kombinované dopravy, či nikoli.

2.

Výslovnou právní úpravu neobsahuje ani „směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy“. Je sice pravda, že bod odůvodnění, podle něhož je ve veřejném zájmu nutný další rozvoj kombinované dopravy jako alternativy k silniční dopravě, by mohl hovořit ve prospěch širokého výkladu. Proti tomu by však mohla hovořit velmi podrobná právní úprava obsažená v článku 1, která mj. nejen požaduje kontejner o určité minimální délce (v délce 20 stop), nýbrž dále rovněž stanoví, že počáteční a konečný úsek cesty musí být absolvovány po silnici a zbývající část v délce více než 100 km vzdušnou čarou za použití železniční dopravy, vnitrozemské vodní cesty nebo námořní dopravy a dále že je zboží přepravováno mezi místem nakládky a nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce, pokud jde o počáteční úsek, resp. v případě konečného úseku mezi nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce zboží a místem vykládky, nebo v okruhu, který vzdušnou čarou nepřesahuje 150 km od vnitrozemského nebo námořního přístavu vhodného k překládce. Tato velmi podrobná právní úprava hovoří ve prospěch toho, aby přeprava prázdných kontejnerů před [vykládkou], resp. po ní nebyla paušálně a ve všech případech považována za součást zvýhodněné kombinované dopravy; neboť tato přeprava kontejnerů by se nejen ve výjimečných případech, nýbrž zpravidla mohla uskutečňovat na mnohem větší vzdálenosti než 100, resp. 150 km a i mezi evropskými státy; bylo by tak sporné, zda by ještě byly naplněny smysl a účel zvýhodnění kombinované dopravy, a to snížení zatížení životního prostředí a evropských silnic, a zda by tedy zvýhodnění přepravy prázdných kontejnerů bylo odůvodněné.

Proti rozšiřujícímu výkladu podle názoru předkládajícího soudu dále hovoří článek 3 „směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi

členskými státy“, neboť tento článek nestanoví, že jsou v přepravním dokladu uváděny a potvrzovány údaje o místě a trase přepravy prázdného kontejneru.

Kontrola, která je zjevně zamýšlena článkem 3 a týká se náležitostí souvisejících s dodržováním podmínek stanovených pro kombinovanou dopravu pro cizí potřebu – zejména uvedení železničních stanic a námořních přístavů pro nakládku a vykládku – které jsou zaznamenány před provedením přepravy a musí být potvrzeny razítkem příslušné správy, podle názoru předkládajícího soudu nezahrnuje silniční přepravu prázdných kontejnerů, ke které dochází mezi nakládkou a vykládkou. Na tyto přepravy by se nevztahovaly přísné hmotněprávní podmínky stanovené článkem 1 ani přísné formální podmínky uvedené v článku 3 ohledně potvrzování, kontroly a stanovení trasy přepravy a mohly by tak být organizovány poměrně volně. To zjevně neodpovídá vůli Rady vyjádřené v uvedené směrnici.

3.

Vodítko pro výklad konečně nevyplývá ani z německého obchodního práva, zejména § 407 obchodního zákoníku. Předkládající soud má v této souvislosti za to, že konkrétní smluvní úprava – zejména otázka, zda je přeprava prázdných kontejnerů součástí smlouvy o přepravě plných kontejnerů – nemůže z právního hlediska hrát žádnou roli. Soukromé smluvní právo totiž nemůže stanovit nebo ovlivňovat veřejnoprávní pravidla, jako jsou v projednávané věci pravidla stanovená evropským právem. Zejména nelze zúčastněným subjektům umožnit, aby díky určité formulaci své občanskoprávní smlouvy o přepravě zboží obcházel veřejnoprávní předpisy a předpisy o peněžitých sankcích.

III.

Předkládající soud zaprvé objasnění této otázky považuje za relevantní pro rozhodnutí v této věci, jak bylo uvedeno. Za druhé je považuje za potřebné i v zájmu uplatňování jednotného režimu v členských státech Evropské unie, neboť na tuto otázku zřejmě existují různé odpovědi, což má za následek, že v některých zemích kombinovaná doprava zahrnuje přepravu prázdných kontejnerů, a v jiných nikoli. Důsledkem by bylo nerovné zacházení, protože v zemích, které zastávají přísnější výklad, jako je v současnosti Spolková republika Německo, lze nutně očekávat porušování pravidel stanovených pro kabotáž, a tudíž i ukládání pokut ve značné výši, zatímco v zemích, které mají širší výklad, se uplatňují zvýhodnění vztahující se na kombinovanou dopravu a podniky si tak mohou počínat volněji. Z důvodů právní jistoty a rovného zacházení se všemi dopravci, kteří v návaznosti na kombinovanou dopravu uskutečňují přepravu prázdných kontejnerů, se tedy jeví jako nezbytné dát podnět k tomu, aby tato otázka byla v celé Evropské unii zodpovězena jednotně.

Pokud je předkládajícímu soudu známo, Soudní dvůr Evropské unie o této otázce ještě nerozhodl.

[omissis]