

Anonüümseks muudetud versioon

Tõlge

C-246/22 – 1

Kohtuasi C-246/22

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

8. aprill 2022

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Amtsgericht Köln (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

25. märts 2022

Menetlusele allutatud isik:

BW

Menetluses osalevad:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[...]

[...]

Amtsgericht Köln

Kohtumäärus

Trahvimenetluses

BW,
elukoht [...] Rumeenia
[...] vastu,

mis puudutab kabotaažvedu käsitlevate õigusnormide rikkumist,

tegi Amtsgericht Köln (Kölni esimese astme kohus)

[...]

25. märtsil 2022

järgmise kohtumääruse:

ELTL artikli 267a alusel esitatakse Euroopa Kohtule järgmine eelotsuse küsimus:

Kas tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist on täislaaditud konteineri veo lahutamatu osa, millest tulenevalt laieneb täislaaditud konteineri veo puhul kehtiv eelis tühja konteineri veole, mistõttu ei ole kabotaažveole esitatavad nõuded kombineeritud veo korral tühja konteineri veo suhtes kohaldatavad?

Asjas otsuse tegemise seisukohast on määrav õigusküsimus, kas tühja konteineri veole, mis eraldi võetuna ei vasta kaupade rahvusvahelist autovedu ja kabotaažvedu reguleeriva määruse (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr) §-des 15–17 sätestatud kombineeritud veo tingimusele, laieneb viidatud sätte kohane eelis, millest tulenevalt on see vedu kabotaažveo suhtes kehtivatest piirangutest vabastatud, ka siis, kui täislaaditud konteineri vedu vastab viidatud sätte kohastele kombineeritud veo tingimustele.

Menetlus peatatakse, kuni Euroopa Kohus on teinud otsuse.

Põhjendused

I.

Bundesamt für Güterverkehr (Saksamaa Liitvabariigi kaubaveoamet, edaspidi „BAG“) viis 22. jaanuaril 2020 ja 6. veebruaril 2020 äriühingu Contargo Rhein-Neckar GmbH, [...] Ludwigshafen juures läbi kontrolli; selle käigus tuvastati rikkumised 60 veo puhul, mille oli äriühingu Contargo tellimisel [...] ajavahemikul 6. maist 2019 kuni 27. maini 2019 teinud ettevõtja TIM-Trans Impex SRL. Menetlusele allutatud isik on ettevõtja TIM-Trans juhataja. BAG paneb talle süüks, et ta teostas vähemalt 57 korral tühja konteineri veo, mis ei olnud hõlmatud rahvusvahelist autovedu ja kabotaažvedu reguleeriva määruse (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr) § 15 jj kohase eelise ja mille puhul oli järelikult tegemist kabotaažveoga. Menetlusele allutatud isik on juhatajana seega rikkunud määruse (EÜ) nr 1072/2009 artiklis 8 sätestatud piirangut „3 kabotaažvedu 7 päeva jooksul“.

Menetlusele allutatud isik ei esita vastuväiteid vedude tegemise kui sellise vastu. Tema õiguslik seisukoht on aga see, et tühja konteineri vedu oli osa täislaaditud konteineri veost, mille suhtes on – BAGi ja menetlusele allutatud isiku üksmeelsel hinnangul – kohaldatav niinimetatud kombineeritud veo puhul kehtiv eelis ja mis vastas kõikidele rahvusvahelist autovedu ja kabotaažvedu reguleeriva määruse

(Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr) §-s 15 jj sätestatud tingimustele. Ta leiab, et tühja konteineri vedu pärast kauba mahalaadimist uude pealelaadimiskohta on veotellimuse osa, mida ei saa pidada eraldiseisvaks. Nimelt on menetlusele allutatud isiku äriplaneeritud eesmärk täislaaditud konteineri vedu sisekonteineriterminalis olevale vastuvõtjale ja pärast kauba mahalaadimist tühja konteineri edasine vedu sisekonteineriterminali. Täislaaditud konteiner jääb kauba mahalaadimise ajaks veoki haagisele ja samamoodi toimub ka kauba laadimine tühja konteinerisse. Pärast uut pealelaadimist toimub vedu sisekonteineriterminali ja sealt sadamatesse, kus konteiner laaditakse konteinerilaevale. Arvestades ELi üldist eesmärki tagada tõhus transport ja võimaluse korral vähendada teedele ja keskkonnale avalduvat koormust ning võttes arvesse ka kõnealust eriomast ärimudelit, on seega õige käsitada tühja konteineri vedu mitte eraldiseisvana, vaid veotellimuse osana, mille suhtes on kohaldatav kombineeritud veo suhtes kehtiv eelis. Seda selgitab menetlusele allutatud isiku kaitsja üksikasjalikult 4. jaanuari 2022. aasta dokumendis (põhitoimiku leht 40 jj). Kaitsja viitab seejuures eelkõige Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi 20. juuli 2020. aasta seisukohale, mille ametlik saksakeelne tõlge sisaldub põhitoimiku leheküljel 21 jj; ingliskeelne originaal sisaldub põhitoimiku leheküljel 17 jj. Viidatud seisukohas, mis esitati [...] DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. in Berlin juhataja päringu peale, märgib komisjon, et enne või pärast tegelikku „põhivedu“ toimuva tühja konteineri veo õiguslikul liigitamisel tõlgendatakse asjaomaseid Euroopa Liidu õigusnorme erinevalt. Eelkõige Saksa asutused väidavad, et tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist kuulub määruse (EÜ) nr 1072/2009 kohaldamisalasse, mistõttu peab selline vedu vastama ka kabotaažveo suhtes kehtivatele nõuetele. Komisjon leiab, et ka selline vedu – nagu käesolevas asjas –, mille ainuke eesmärk on toimetada tühi konteiner kohta, kus kaup peale laaditakse, või kohaletoimetamise kohast tagasi, on veo kui terviku osa ja seega tuleb seda eristada konteineri eraldiseisvast veost, millega on tegemist näiteks konteineri ostmise või rentimise korral. Sellisel juhul võib tõepoolest olla kohaldatav määrus (EÜ) nr 1072/2009. Leidub aga ka juhtusid, mil tühja konteineri vedu on veolepingu osa, mis on hõlmatud nõukogu direktiiviga 92/106/EMÜ ja mille suhtes on seega kohaldatav kombineeritud veo puhul kehtiv eelis. Teiselt poolt ei ole siiski alust käsitada tühja konteineri vedu kombineeritud veo raames eraldiseisva toiminguna, mille suhtes oleksid kohaldatavad määruse (EÜ) nr 1072/2009 sätted, eelkõige kabotaažveole esitatavad nõuded. Lisaks märgib komisjon oma seisukohas: „Lõpuks tuleb veel tähelepanu juhtida sellele, et konteineri võimalik edasine vedu sellest terminalist, kuhu tühi konteiner vastavalt veolepingule jätta tuli, sellesse terminali, kust konteiner algselt saabus, ei pruugi olla hõlmatud eespool esitatud arutluskäiguga ja võib vabalt olla eraldiseisev vedu.“

Uurimise ja vastutusele võtmise pädevusega BAG tegi 30. oktoobril 2020 trahviotsuse, millega määras trahvi summas 8625,00 eurot, kuna hooletusest oli rikutud kabotaažvedu käsitlevaid õigusnorme (lisatoimiku lehekülj 211 jj).

Trahviotsus toimetati tookordsele kaitsjale kätte 5. novembril 2020 (lisatoimiku lehekülj 222). Kaitsja koostas 9. novembril 2020 vaide, mis saabus asutusse samal kuupäeval (lisatoimiku lehekülj 223). Menetlusele allutatud isik esitab vaides samad põhjendused, mille ta oli esitanud juba ärakuulamisel. Eelkõige väljendab ta veendumust, et süüks pandavad veod on hõlmatud kombineeritud veo suhtes kehtiva erandiga, mis on sätestatud direktiivis 92/106/EMÜ ja kaupade rahvusvahelist autovedu ja kabotaažvedu reguleeriva määruse (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr) §-s 13; peale selle on tegemist ühtse veotellimusega Saksa äriseadustiku (Handelsgesetzbuch) § 407 lõike 1 tähenduses. Nimelt ei saa kõnealuseid vedusid käsitada eraldiseisvatena, vaid neid tuleb pidada põhilepingu osaks.

BAG on seisukohal, et tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist ja pärast kauba mahalaadimist ei ole hõlmatud kombineeritud veo suhtes kehtiva eelisega kaupade rahvusvahelist autovedu ja kabotaažvedu reguleeriva määruse (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr) § 13 jj tähenduses, vaid seda tuleb käsitada eraldiseisva veotellimusena. Seepärast on selle suhtes juhul, kui seda teevad mitteresidendist ettevõtjad, kohaldatav määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikkel 8, millest tulenevalt tuleb järgida viidatud sättes kabotaažveo suhtes kehtestatud piiranguid, eelkõige piiriülese veo tegemise kohustust ja piirangut „3 kabotaažvedu 7 päeva jooksul“.

II.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus – Amtsgericht Köln (Kölni esimese astme kohus) – [...] – on senistele faktilistele asjaoludele tuginedes seisukohal, et käesolevas asjas on määrav küsimus, kas tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist on osa kombineeritud veo raames toimuvast täislaaditud konteineri veost või tuleb tühja konteineri vedu pidada õiguslikult eraldiseisvaks veoks.

Euroopa Liidu õigus ei sisalda selle kohta üheti mõistetavaid sätteid. Vastus ei tulene ka Saksa riigisisest õigusest.

1.

Kõigepealt puuduvad üheti mõistetavad sätted määruses (EÜ) nr 1072/2009. Määruse põhjenduse 16 kohaselt ei ole määrus kohaldatav just kombineeritud veo suhtes, kuna viidatud põhjendus on sõnastatud järgmiselt:

„(16) Käesoleva määrusega ei piirata sätteid, mis käsitlevad kaupade rahvusvahelist autovedu kombineeritud veo ühe etapina, nagu on sätestatud nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivis 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel) (EÜT 1992, L 368, lk 38).

Vastuvõtvast liikmesriigis toimuvad siseriiklikud autoveod, mis ei ole osa kombineeritud veost, nagu see on sätestatud direktiivis 92/106/EMÜ, kuuluvad

kabotaažvedude määratluse alla ja nende suhtes tuleks vastavalt kohaldada käesoleva määruse nõudeid.“

See tähendab, et kombineeritud veo raames toimuvat kaupade kohale- ja äravedu reguleerivaid sätteid ei piirata, kuid ei selgu, mis täpselt kuulub kõnealuse kombineeritud veo hulka.

Põhjenduses 16 on lisaks märgitud, et riigisisised veod, mis ei ole kombineeritud veo osa, on hõlmatud kabotaažvedu reguleerivate sätetega, kuid ka sellest ei selgu, kas käesolevas asjas kõne all olevad veod on või ei ole kombineeritud veo osa.

2.

Ka nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel, ei sisalda sõnaselgeid sätteid. Laia tõlgenduse kasuks võiks rääkida direktiivi põhjendus, mille kohaselt tuleb kombineeritud vedu kui alternatiivi maanteeveole avalikes huvides jätkuvalt edasi arendada. Selle vastu võiks aga rääkida artiklis 1 sisalduv üksikasjalik säte, mis muu hulgas nõuab teatava minimaalse pikkusega (20 jala pikkuse) konteineri kasutamist ning näeb lisaks ette, et veo algetapil kasutatakse maanteed ja lõppetapil raudteed, siseveeteed või mereteed või vastupidi ning veo alg- ja lõpp-punkti vaheline kaugus linnulennult mõõdetuna on üle 100 kilomeetri ja et kombineeritud veo algetapp on teelõik veose pealelaadimise kohast kuni ümberlaadimiseks sobiva lähima raudteejaama või sadamani ja kombineeritud veo lõppetapp on teelõik veose ümberlaadimiseks sobivast lähimast raudteejaamast või sadamast mahalaadimise kohani ning veete korral ei tohi kombineeritud veo alg- või lõppetapi teelõigu pikkus veose peale- või mahalaadimise sadamast linnulennult mõõdetuna ületada 150 kilomeetrit. Viidatud üksikasjalik säte toetab järeldust, et tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist ei saa üldiselt ja igal juhul pidada osaks kombineeritud veost, mille suhtes on kohaldatav eelis; nimelt võiks tühja konteineri selline vedu toimuda mitte ainult erandjuhtudel, vaid korrapäraselt tunduvat pikemate vahemaade tagant kui 100 või 150 kilomeetrit ja ka Euroopa Liidu riikide vahel; sellega oleks küsitav, kas kombineeritud veo suhtes kohaldatava eelise mõte ja eesmärk – nimelt keskkonnale ja Euroopa teedele avalduva koormuse vähendamine – oleks veel täidetud ja eelise kohaldamine tühja konteineri veo suhtes oleks õigustatud.

Laiendava tõlgenduse vastu räägib ka nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel, artikkel 3; nimelt ei näe viidatud säte ette, et veodokumendis oleksid märgitud ja kinnitatud andmed tühja konteineri veo sihtkoha ja teekonna kohta.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et artikliga 3 ilmselgelt taotletud tingimuste kontroll, mis puudutab kombineeritud kommertsveo nõuete järgimist – eelkõige peale- ja mahalaadimise raudteejaamade ja meresadamate nimede

esitamine –, mille kohta tuleb enne veo tegemist teha kanne ja saada pädeva asutuse templijäljendi näol kinnitus, ei hõlma peale- ja mahalaadimise vahele jäävat tühja konteineri maanteevedu. Selline vedu ei oleks hõlmatud artikli 1 rangete sisuliste nõuete ja artikli 3 rangete vorminõuetega, mis puudutavad veoteekonna kinnitamist, kontrollimist ja kindlaksmääramist, ja seega saaks seda kujundada suhteliselt vabalt. See ei ole ilmselgelt vastavuses nimetatud direktiivis väljendatud nõukogu tahtega.

3.

Lõpuks ei anna tõlgendamiseks pidepunkte ka Saksa äriseadustik (Handelsgesetzbuch, HGB), eelkõige selle § 407. Eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtub sellest, et konkreetne lepinguline kujundus – eelkõige küsimus, kas tühja konteineri vedu on veolepingu osa, pidades silmas täislaaditud konteinerit – ei saa olla õiguslikult oluline. Nimelt ei saa eraõiguslik lepinguõigus määrata ega mõjutada avaliku õiguse norme nagu käesolevas asjas Euroopa Liidu õigusnormid. Eelkõige ei saa jääda poolte otsustada, kas tsiviilõigusliku veolepingu teatava kujundamisega eirata avaliku õiguse norme ja trahve ette nägevaid sätteid.

III.

Nagu märgitud, peab eelotsusetaotluse esitanud kohus selle küsimuse lahendamist esiteks vajalikuks asjas otsuse tegemise seisukohast. Kohtu hinnangul on see vajalik ka selleks, et tagada Euroopa Liidu liikmesriikides ühtne õiguskäsitlus, sest küsimusele võidakse vastata erinevalt, mis toob kaasa tagajärje, et ühes riigis hõlmab kombineeritud vedu tühja konteineri vedu, teises riigis aga mitte. Tulemuseks oleks erinev kohtlemine, kuna riikides, mis pooldavad rangemat tõlgendust nagu praegu Saksamaa Liitvabariik, on paratamatult oodata kabotaažveo suhtes kehtivate nõuete rikkumist ja seega märkimisväärse suurusega trahve, samal ajal kui laiast tõlgendusest lähtuvates riikides on kohaldatav kombineeritud veo suhtes kehtiv eelis, millest tulenevalt saavad ettevõtjad vabamalt tegutseda. Selleks et tagada õiguskindlus ja kohelda võrdselt kõiki kombineeritud veo järgselt tühja konteineri vedu teostavaid veoettevõtjaid, on vaja anda sellele küsimusele kogu Euroopa Liidus ühtselt kehtiv vastus.

Teadaolevalt ei ole Euroopa Kohus oma praktikas kõnealust küsimust seni käsitlenud.

[...]