

# Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-246/22 – 1

Asia C-246/22

## Ennakkoratkaisupyyntö

### Jättämispäivä:

8.4.2022

### Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Amtsgericht Köln (Saksa)

### Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

25.3.2022

### Vastaaja:

BW

### Muut osapuolet:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[– –]

[– –]

**Amtsgericht Köln**

**Välipäätös**

Hallinnollisessa seuraamusmenettelyssä,

jossa  
vastaajana  
on

BW,  
kotipaikka [– –] Romania  
[– –]

ja joka koskee kabotaasilainsäädännön rikkomista,

FI

Amtsgericht Köln on

[– –]

25.3.2022

päättänyt seuraavaa:

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraava ennakkoratkaisukysymys:

Onko tyhjen konttien kuljetus [lastattavaksi] tai [purkamisen] jälkeen erottamaton osa kuormattujen konttien kuljetusta siten, että tyhjen konttien kuljetus nauttii täysien konttien kuljetusta koskevista erioikeuksista siltä osin kuin ne on vapautettu yhdistetyssä kuljetuksessa kabotaasiliikennettä koskevista säännöksistä?

Asian kannalta merkityksellinen oikeuskysymys koskee sitä, sovelletaanko tyhjen konttien kuljetukseen, joka itsessään ei täytä rajat ylittävistä maanteiden tavaraliikenteestä ja kabotaasiliikenteestä annetun asetuksen (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr) 15–17 §:ssä tarkoitetun yhdistetyn kuljetuksen edellytystä, myös mainituissa säännöksissä tarkoitettuja erioikeuksia ja onko se siten vapautettu kabotaasiliikennettä koskevista rajoituksista silloin, jos kuormatun kontin kuljetus täyttää mainituissa säännöksissä tarkoitetun yhdistetyn liikenteen edellytykset.

Asian käsittelyä lykätään, kunnes unionin tuomioistuin on antanut ratkaisunsa.

### Perustelut:

#### I.

Bundesamt für Güterverkehr (liittovaltion tavaraliikennevirasto, Saksa) teki 22.1.2020 ja 6.2.2020 tarkastuksen Contargo Rhein-Neckar GmbH -nimisessä yrityksessä [– –] Ludwigshafenissa; se löysi puutteita yhteensä 60 kuljetuksesta, jotka TIM-Trans Impex SRL [– –] oli suorittanut 6.5.2019–27.5.2019 Contargo-yritykselle. Vastaaja on TIM-Transin toimitusjohtaja. Bundesamtin mukaan hän on ainakin 57 tapauksessa kuljettanut tyhjiä kontteja, jotka eivät kuulu maanteiden tavaraliikenteestä ja kabotaasiliikenteestä annetun asetuksen 15 §:n ja sitä seuraavien pykälien mukaisen yhdistetyn kuljetuksen, johon sovelletaan erioikeuksia, piiriin ja jotka olivat siten kabotaasimatkoja. Yrityksen toimitusjohtajana vastaaja on siten rikkonut asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklaan sisältyvää 3/7-rajoitusta (enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa seitsemän päivän kuluessa).

Vastaaja ei kiistä kuljetusten suorittamista sinänsä. Hän kuitenkin katsoo, että tyhjen konttien kuljetus oli osa niiden kuormattujen konttien kuljetusta, jotka – tästä Bundesamt für Güterverkehr ja vastaaja ovat yksimielisiä – kuuluvat niin

sanottua yhdistettyä kuljetusta koskevien erioikeuksien piiriin ja täyttivät kaikki maanteiden tavaraliikenteestä ja kabotaasiliikenteestä annetun asetuksen 15 §:n ja sitä seuraavien pykälien edellytykset. Vastaajan mukaan nämä tyhjen konttien kuljetukset, jotka tapahtuvat purkamisen jälkeen uuteen kuormauspaikkaan, ovat osa koko rahtisopimusta eikä niitä voida tarkastella erikseen. Vastaajan elinkeinotoiminta koostuu nimittäin täysien konttien kuljettamisesta kulloisellekin vastaanottajalle sen jälkeen, kun ne on otettu kuljetettavaksi konttiterminaalissa, ja siinä vaiheessa tyhjen konttien kuljettamisesta purkamisen jälkeen takaisin konttiterminaaliiin. Täysi kontti on purkamisen aikana kuorma-auton alustan päällä, ja myös tyhjä kontti kuormataan samalla tavalla. Kun tyhjä kontti on kuormattu uudelleen, se kuljetetaan konttiterminaaliiin ja sieltä satamiin merialuksiin laivausta varten. Kun otetaan huomioon sekä EU:n yleinen tavoite varmistaa liikenteen tehokkuus ja vähentää mahdollisuuksien mukaan maanteiden ja ympäristön kuormittumista että tämä erityinen liiketoimintamalli, on vastaajan mukaan näin ollen oikein, ettei tyhjen konttien kuljetusta tarkastella erikseen vaan osana koko rahtisopimusta ja että siihen sovelletaan siten yhdistettyä kuljetusta koskevia erioikeuksia. Vastaaja toteaa näin yksityiskohtaisesti edustajansa 4.1.2022 päivätyssä kirjelmässä (pääasiallisen asiakirja-aineiston s. 40–). Hän viittaa tältä osin erityisesti Euroopan komission – liikenteen ja liikkumisen pääosaston – 20.7.2020 antamaan lausuntoon, jonka virallinen saksankielinen käännös löytyy pääasiallisen asiakirja-aineiston sivulta 21–; alkuperäinen englanninkielinen asiakirja on pääasiallisen asiakirja-aineiston sivulla 17–. Kyseisessä vastauksessa DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V:n, kotipaikka Berliini, toimitusjohtajan tiedusteluun [– –] komissio toteaa, että varsinaista ”pääasiallista kuljetusta” edeltävän tai seuraavan tyhjen konttien kuljetuksen oikeudellisen luokituksen yhteydessä on esitetty erilaisia tulkintoja vastaavista unionin oikeuden säännöksistä. Etenkin Saksan viranomaiset katsovat, että tyhjen konttien kuljetus ennen [lastaamista] tai purkamisen jälkeen kuuluu asetuksen (EY) N:o 1072/2009 säännösten soveltamisalaan ja että sen on siten täytettävä myös kabotaasin edellytykset. Komissio katsoo, että myös tämän menettelyn kohteena olevien kaltaisia kuljetuksia, joiden tarkoituksena on yksinomaan tyhjän kontin kuljettaminen kuormausta tai purkamista varten, on pidettävä koko kuljetuksen osana ja että ne on tältä osin erotettava konttien itsenäisestä kuljetuksesta, esimerkiksi kun niitä ostetaan tai vuokrataan. Tällaisiin kuljetuksiin voidaan sen mukaan soveltaa asetusta (EY) N:o 1072/2009. On kuitenkin myös tapauksia, joissa tyhjän kontin kuljettaminen on kuljetussopimuksen osa, joka kuuluu neuvoston direktiivin 92/106/ETY soveltamisalaan ja johon sovelletaan siten yhdistettyä kuljetusta koskevia erioikeuksia. Toisaalta ei kuitenkaan ole perusteita tarkastella yhdistettyyn kuljetukseen kuuluvan kuljetuksen yhteydessä tapahtuvaa tyhjen konttien kuljetusta erillisenä tapahtumana, joka kuuluu asetuksen (EY) N:o 1072/2009 soveltamisalaan, erityisesti kabotaasiliikennettä koskevien säännösten osalta. Komissio toteaa lausunnossaan lisäksi seuraavaa: ”Lopuksi on vielä selvennettävä, että kontin mahdollinen jatkokuljetus terminaalista, johon tyhjä kontti oli kuljetussopimuksen perusteella tarkoitettu jättää, terminaaliiin, josta se

alun perin otettiin kuljetettavaksi, ei mahdollisesti kuulu edellä esitettyjen toteamusten piiriin ja voi muodostaa itsenäisen kuljetustapahtuman.”

Seuraamusten määräämisen osalta toimivaltainen Bundesamt für Güterverkehr teki 30.10.2020 päätöksen, jossa vastaaja määrättiin maksamaan 8 625,00 euron suuruinen sakko kabotaasiliikennettä koskevien säännösten tuottamuksellisesta rikkomisesta (liitännäsasiakirja-aineiston s. 211–).

Tämä päätös annettiin tiedoksi vastaajan silloiselle edustajalle 5.11.2020 (liitännäsasiakirja-aineiston s. 222). Hänen 9.11.2020 päivätty oikaisuvaatimuksensa saapui samana päivänä viranomaiselle (liitännäsasiakirja-aineiston s. 223). Vastaaja perustelee oikaisuvaatimusta samalla tavalla kuin hänen edustajansa oli tehnyt jo kuulemisessa. Vastaaja etenkin katsoi, että kuljetukset, joista seuraamuksia on määrätty, kuuluvat direktiivin 92/106/ETY ja rajat ylittävästä maanteiden tavaraliikenteestä ja kabotaasiliikenteestä annetun asetuksen 13 §:n mukaisen yhdistettyä kuljetusta koskevan poikkeuksen piiriin; lisäksi kyse on Saksan kauppalain (Handelsgesetzbuch) 407 §:n 1 momentin mukaisesta yhdestä ainoasta kuljetussopimuksesta. Vastaajan mukaan kuljetuksia ei nimittäin pidä tarkastella erikseen vaan pääsopimuksen osana.

Bundesamt für Güterverkehr puolestaan katsoo, että kuormausta/purkamista edeltävään tai seuraavaan tyhjen konttien kuljetukseen ei sovelleta rajat ylittävästä maanteiden tavaraliikenteestä ja kabotaasiliikenteestä annetun asetuksen 13 §:ssä ja sitä seuraavissa pykälissä tarkoitettua yhdistettyä kuljetusta koskevia erioikeuksia, vaan sitä on pikemminkin tarkasteltava erikseen yksittäisinä kuljetussopimuksina. Tästä syystä siinä tapauksessa, että tämän kuljetuksen suorittaa yritys, jonka kotipaikka on ulkomailla, ne kuuluvat asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan säännösten soveltamisalaan sillä seurauksella, että siinä säädettyjä kabotaasiliikenteen rajoituksia – etenkin velvollisuutta suorittaa rajat ylittävä kuljetus ja 3/7-sääntöä – on noudatettava.

## II.

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin – Amtsgericht Köln [– –] – katsoo tähänastisen asiointilan perusteella, että nyt tarkasteltavassa tapauksessa ratkaisevaa on se, onko kuormausta/purkamista edeltävä tai seuraava tyhjen konttien kuljetus osa yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä tapahtuvaa kuormatun kontin kuljetusta vai onko sitä arvioitava oikeudellisesti itsenäisenä kuljetuksena.

Unionin oikeuteen ei sisälly tältä osin yksiselitteistä sääntelyä. Sellaista ei sisälly myöskään kansalliseen eli Saksan oikeuteen.

1.

Ensinnäkään asetukseen (EY) N:o 1072/2009 ei sisälly tältä osin yksiselitteistä sääntelyä. Sen johdanto-osan 16 perustelukappaleen mukaan kyseistä asetusta ei sovelleta yhdistettyyn kuljetukseen, sillä siinä todetaan seuraavaa:

4

”(16) Tämä asetus ei rajoita tietyntyyppisiä jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY [EYVL 1992, L 368, s. 38] niiden säännösten soveltamista, jotka koskevat saapuvaa tai lähtevää maanteiden tavaraliikennettä yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä.

Kabotaasiliikenteen määritelmä kattaa vastaanottavan jäsenvaltion sisäiset maantieliikenteen matkat, jotka eivät ole osa direktiivissä 92/106/ETY tarkoitettua yhdistettyä kuljetusta, ja niihin olisi sen vuoksi sovellettava tämän asetuksen vaatimuksia.”

Tämä tarkoittaa, ettei asetus (EY) N:o 1072/2009 rajoita niiden säännösten soveltamista, jotka koskevat saapuvaa tai lähtevää maanteiden tavaraliikennettä yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä, mutta se ei vastaa siihen kysymykseen, mitä yhdistettyyn kuljetukseen tarkasti ottaen kuuluu.

Johdanto-osan 16 perustelukappaleessa todetaan lisäksi, että kabotaasiliikennettä koskevat säännökset kattavat vastaanottavan jäsenvaltion sisäiset maantieliikenteen matkat, jotka eivät ole osa yhdistettyä kuljetusta, mutta siinä ei myöskään vastata siihen kysymykseen, ovatko käsiteltävässä asiassa kyseessä olevat kuljetukset osa yhdistettyä kuljetusta vai eivät.

2.

Myöskään tietyntyyppisiä jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7.12.1992 annetussa neuvoston direktiivissä 92/106/ETY ei säädetä nimenomaisesti tästä seikasta. Laajaa tulkintaa voisi tosin tukea johdanto-osan perustelukappale, jonka mukaan yleisen edun vuoksi yhdistettyjä kuljetuksia on edelleen kehitettävä vaihtoehtona maantiekuljetuksille. Tällaista tulkintaa vastaan voisi kuitenkin puhua kyseisen direktiivin 1 artiklaan sisältyvä hyvin yksityiskohtainen sääntely, jossa muun muassa paitsi edellytetään konteilta tiettyä vähimmäispituutta (20 jalkaa) myös säädetään, että kuljettamiseen on käytettävä maantietä matkan alku- tai loppuosuudella ja toisella osuudella rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta, silloin kun tämän osuuden pituus on yli 100 km linnuntietä, ja että tavaroita kuljetetaan joko tavaroiden kuormauspaikan ja lähimmän sopivan rautatien kuormausaseman välillä alkuosuuden ja lähimmän sopivan rautatien purkausaseman ja tavaroiden purkauspaikan välillä loppuosuuden tai enintään 150 km:n säteellä linnuntietä sisävesisatamasta tai merisatamasta, missä tavarat laivataan tai puretaan. Tämä hyvin yksityiskohtainen sääntely tukee sitä, ettei [lastaamista] edeltävää tai purkamista seuraavaa tyhjen konttien kuljetusta pidetä kokonaisuudessaan ja kaikissa tapauksissa osana yhdistettyä kuljetusta, johon sovelletaan erioikeuksia; tämä tyhjen konttien kuljetus voisi nimittäin tapahtua säännöllisesti – eikä vain poikkeustapauksissa – paljon pidemmällä matkoilla kuin 100 tai 150 km ja myös eurooppalaisten valtioiden välillä; siten olisi kyseenalaista, täytyisivätkö tässä vielä yhdistetyn kuljetuksen, johon sovelletaan erioikeuksia, merkitys ja tavoite – nimittäin

ympäristön ja Euroopan maanteiden kuormituksen vähentäminen – ja olisiko erioikeuksien soveltaminen tyhjien konttien kuljetukseen perusteltua.

Laajentavaa tulkintaa ei ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen näkemyksen mukaan tue myöskään tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7.12.1992 annetun neuvoston direktiivin 92/106/ETY 3 artikla; siinä ei nimittäin säädetä, että kuljetusasiakirjaan on merkittävä ja vahvistettava tiedot tyhjän kontin kuljettamispaikasta ja -matkasta.

Kyseisen 3 artiklan tarkoituksena ilmeisesti oleva niiden edellytysten valvonta, jotka koskevat toisen lukuun tapahtuvaa yhdistettyä kuljetusta – etenkin rautatien kuormaus- ja purkausasemia ja merenkulun laivaus- ja purkaussatamia koskevien tietojen, jotka on merkittävä ennen kuljetuksen suorittamista ja vahvistettava toimivaltaisen rautatie- tai satamaviranomaisten leimalla, määrittelyä – koskevien sääntöjen noudattamista, ei ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen käsityksen mukaan käsitä kuormauksen ja purkamisen välillä tapahtuvia tyhjien konttien maantiekuljetuksia. Nämä kuljetukset eivät siinä tapauksessa kuuluisi 1 artiklan tiukkojen aineellisten edellytysten ja 3 artiklaan sisältyvien tiukkojen muodollisten edellytysten, jotka koskevat kuljetusmatkojen vahvistamista, valvontaa ja määrittelyä, piiriin, ja ne voitaisiin siten suorittaa jokseenkin vapaasti. Tämä ei ilmeisestikään vastaa neuvoston mainitussa direktiivissä ilmaisemaa tahtoa.

3.

Saksan kauppaoikeudesta ja etenkin sen 407 §:stä ei myöskään saada osviitta tulkintaa varten. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin katsoo tässä yhteydessä, ettei konkreettisella sopimuksella – etenkin sillä, onko tyhjien konttien kuljetus osa täysien konttien kuljetusta koskevaa kuljetussopimusta – voi olla merkitystä oikeudelliselta kannalta. Yksityinen sopimusoikeus ei nimittäin voi määrittää käsiteltävässä asiassa kyseessä olevien unionin oikeuden säännösten kaltaista julkisoikeudellista sääntelyä tai vaikuttaa siihen. Sopimuspuolille ei etenkin voida antaa mahdollisuutta kiertää julkisoikeudellisia ja sakkoja koskevia säännöksiä laatimalla yksityisoikeudellisen kuljetussopimuksensa tietyllä tavalla.

### III.

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pitää tämän kysymyksen selventämistä yhtäältä merkityksellisenä asian ratkaisemisen kannalta, kuten edellä todettiin. Toisaalta ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pitää sitä myös suositeltavana, kun otetaan huomioon tämän kysymyksen yhtenäinen käsittely Euroopan unionin jäsenvaltioissa, koska siihen vastataan mahdollisesti eri tavoin sillä seurauksella, että yhdistetty kuljetus käsittää tyhjien konttien kuljetuksen joissain maissa ja joissain taas ei. Seurauksena olisi erilainen kohtelu, koska maissa, jotka puoltavat tiukempaa tulkintaa – kuten Saksan liittotasavalta nyt – olisi väistämättä odotettavissa kabotaasiliikennettä koskevien säännösten rikkomisia ja siten

huomattavan suuruisten sakkojen määräämistä, kun taas maissa, jotka päätyvät laajemman tulkinnan kannalle, sovelletaan yhdistettyä kuljetusta koskevia erioikeuksia ja yritykset voivat siten toimia vapaammin. Oikeusvarmuuteen ja kaikkien kuljetusyritysten, jotka suorittavat tyhjiä konttien kuljetusta yhdistetyn kuljetuksen yhteydessä, yhdenvertaiseen kohteluun liittyvistä syistä on siten suotavaa, että tähän kysymykseen saadaan yhtenäinen vastaus koko Euroopassa.

Sikäli kuin on havaittavissa, Euroopan unionin tuomioistuin ei ole tähän mennessä antanut asiasta ratkaisua.

[--]

TYÖASIAKIRJA