

Анонимизиран текст

Превод

C-246/22 – 1

Дело C-246/22

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

8 април 2022 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Köln (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

25 март 2022 г.

Заинтересована страна:

BW

Встъпили страни:

Staatsanwaltschaft Köln (Прокуратура на Кьолн, Германия)

Bundesamt für Güterverkehr (Федералната служба за контрол на
превоза на товари, Германия)

[...]

[...]

Amtsgericht Köln (Районен съд Кьолн, Германия)

Определение

В административнонаказателното производство

срещу BW,
живуц [...] Румъния
[...]

относно административно нарушение съгласно правната уредба на
каботажните превози

на 25 март 2022 г.

[...]

Amtsgericht Köln

определи:

На основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос:

Представява ли превозът на празни контейнери до [натоварването], съответно от [разтоварването], неразделна част от превоза на натоварените контейнери така, че превозът на празни контейнери да участва в привилегирания превоз на пълни контейнери, доколкото при комбиниран транспорт същият е изключен от разпоредбите относно каботажните превози?

Правният въпрос, който е от значение за решението, е дали превозът на празни контейнери, който сам по себе си не отговаря на условието за комбиниран транспорт по смисъла на членове 15—17 от Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (Наредба за международните автомобилни превози на товари и каботажни превози), също е привилегирован по смисъла на посочената правна норма и следователно е освободен от ограниченията по отношение на каботажния превоз, ако превозът на натоварен контейнер отговаря на условията за комбиниран транспорт по смисъла на посочената разпоредба.

Спира производството по делото до произнасяне на Съда на Европейския съюз.

Мотиви

I.

На 22 януари 2020 г. и на 6 февруари 2020 г. Bundesamt für Güterverkehr извършва оперативна проверка на дружеството Contargo Rhein-Neckar GmbH, [...] Лудвигсхафен; тя оспорва 60 превоза, извършени в периода от 6 май 2019 г. до 27 май 2019 г. от дружеството TIM-Trans Imprex SRL [...] за дружеството Contargo. Заинтересованата страна е управителка на предприятието TIM-Trans. Федералната служба твърди, че най-малко в 57 случая се налага да се превозят празни контейнери, които не попадат в обхвата на привилегирания комбиниран транспорт съгласно член 15 и сл. от Наредбата за международните автомобилни превози на товари и каботажни превози и следователно са каботажни превози. Ето защо заинтересованата страна нарушила ограничението „3 на 7“, предвидено в член 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009.

Заинтересованата страна не оспорва извършването на самия превоз. Тя обаче защитава правното становище, че превозът на празните контейнери е част от превоза на натоварените контейнери, който — в това отношение Bundesamt für Güterverkehr и заинтересованата страна са единодушни — попада в обхвата на т. нар. привилегирован комбиниран транспорт и изпълнява всички условия съгласно член 15 и сл. от Наредбата за международните автомобилни превози на товари и каботажни превози. Заинтересованата страна счита, че тези превози на празните контейнери след разтоварването до нова точка на натоварване са част от цялостния договор за превоз и не могат да се разглеждат поотделно. Всъщност предметът на дейност на заинтересованата страна бил превозът на пълни контейнери чрез приемане на вътрешен контейнерен терминал до съответния получател и понататъшният превоз след разтоварването на вече празните контейнери до вътрешен контейнерен терминал. По време на разтоварването пълният контейнер оставал на шасито на камиона и по същият начин се натоварвал и празният контейнер. След новото натоварване се осъществявал превозът до вътрешния контейнерен терминал и оттам до пристанища за транспортиране с морски кораб. Ето защо въз основа както на общата цел на ЕС за ефективно извършване на транспортния трафик и за възможно най-голямо намаляване на натоварването на пътищата и околната среда, така и въз основа на специфичния бизнес модел било правилно превозът на празните контейнери също да не се разглежда поотделно, а да се счита за част от цялостния договор за превоз и следователно да може да участва в привилегирования комбиниран транспорт. Със становището на защитника от 4 януари 2022 г. заинтересованата страна подробно излага това мнение (стр. 40 и сл. от основната преписка). То се позовава по-специално на становището на Европейската Комисия — Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ — от 20 юли 2020 г., чийто официален превод на немски език е на стр. 21 и сл. от основната преписка; оригиналният акт на английски език е на стр. 17 и сл. от основната преписка. В този акт по запитване на [...] управителя на DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. в Берлин Комисията посочва, че съществуват различни тълкувания на съответните разпоредби на правото на Съюза относно правната квалификация на превоза на празни контейнери преди или след същинския „основен превоз“. По-специално германските органи твърдят, че превозът на празни контейнери преди [натоварване], съответно след разтоварване, попада в обхвата на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009 и следователно трябва да отговаря на изискванията за каботажни превози. Комисията счита, че и превози като разглеждания в настоящото производство, които целят изключително превоз на празен контейнер до натоварване или разтоварване, трябва да се считат за част от цялостния превоз и в това отношение трябва да се разграничават от случаите на самостоятелен превоз на контейнери, напр. ако същите са закупени или наети. В случая Регламент (ЕО) № 1072/2009 със сигурност можел да се приложи. Имало и случаи обаче, в които превозът на празен контейнер бил част от договор за превоз, който попада в обхвата на Директива 92/106/ЕИО на Съвета, и следователно

участвал в привилегирвания комбиниран транспорт. От друга страна, обаче нямало основания превозът на празни контейнери в рамките на превоз при условията на комбиниран транспорт да се счита за отделна операция, която попада в обхвата на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1072/2009, по-специално във връзка с разпоредбите относно каботажните превози. Понататък в становището си Комисията посочва: „Накрая следва да се изясни също, че е възможно евентуален последващ превоз на контейнер от терминал, на който празният контейнер трябва да бъде доставен съгласно договор за превоз, до терминала, от който първоначално пристига, да не попада в обхвата на изложените по-горе съображения и да представлява отделен превоз“.

На 30 октомври 2020 г. Bundesamt für Güterverkehr, която е компетентният наказващ орган в административнонаказателното производство, издава акт за налагане на имуществена санкция в размер на 8 625 EUR поради извършено по небрежност нарушение на разпоредбите относно каботажния превоз (стр. 211 от допълнителната преписка).

На 5 ноември 2020 г. този акт е връчен на тогавашния защитник (стр. 222 от допълнителната преписка). Той го обжалва по административен ред с жалба от 9 ноември 2020 г., получена от органа на същия ден (стр. 223 от допълнителната преписка). В подкрепа на подадената по административен ред жалба заинтересованата страна поддържа възраженията си, които вече е повдигнало при първоначалното му изслушване. По-специално то изразява правното си убеждение, че оспорените превози попадат в обхвата на изключението относно комбинирания транспорт, предвидено в Директива 92/106/ЕИО, съответно в член 13 от Наредбата за международните автомобилни превози на товари и каботажни превози; освен това ставало въпрос за единен договор за превоз съгласно член 407, параграф 1 от германския Handelsgesetzbuch (Търговски кодекс). Всъщност превозите не следвало да се разглеждат поотделно, а по-скоро били част от основния договор.

Съгласно правното становище на Bundesamt für Güterverkehr превозът на празни контейнери преди или след натоварването/разтоварването не участва в привилегирвания комбиниран транспорт по смисъла на член 13 и сл. от Наредбата за международните автомобилни превози на товари и каботажни превози, а по-скоро трябва да се разглежда самостоятелно като отделни договори за превоз. Следователно, в случай че този превоз се извършвал от предприятие, установено в чужбина, те попадали в обхвата на разпоредбите на член 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, поради което трябвало да се спазват установените в него ограничения за каботажните превози — по-специално задължението за извършване на международен превоз и правилото 3 на 7.

II.

Въз основа на наличната до този момент информация запитващата юрисдикция — Amtsgericht Köln — [...] — счита, че от значение в разглеждания случай е въпросът дали превозът на празни контейнери преди, съответно след натоварване/разтоварване участва в превоза на натоварения контейнер в рамките на комбинирания транспорт или следва да се оценява като отделен от правна гледна точка превоз.

В случая правото на Съюза не съдържа еднозначно правило. Такова не следва и от германското национално право.

1.

На първо място, Регламент (ЕО) № 1072/2009 не съдържа еднозначно правило. Съгласно съображение 16 той не се прилага за комбиниания транспорт, тъй като гласи:

„(16) Настоящият регламент не засяга разпоредбите относно входящия или изходящия автомобилен превоз на товари като етап от маршрут при комбиниран транспорт съгласно Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 година относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (7) (ОВ L 368, 1992 г., стр. 38).

Вътрешните автомобилни превози в рамките на приемащата държава членка, които не са част от операциите по комбиниран транспорт, предвидени в Директива 92/106/ЕИО, попадат в обхвата на определението за каботажни операции и следва да отговарят съответно на изискванията на настоящия регламент“.

Това означава, че разпоредбите относно входящия или изходящия превоз на товари при комбиниран транспорт не трябва да бъдат засегнати, но не е изяснен въпросът какво точно представлява етап от този комбиниран транспорт.

По-нататък съображение 16 предвижда, че вътрешните автомобилни превози, които не са част от операциите по комбиниран транспорт, попадат в обхвата на разпоредбите относно каботажните операции, но отново остава неизяснен въпросът дали разглежданите в настоящото производство превози са част от операциите по комбиниран транспорт или не.

2.

Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 година относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки също не съдържа изрично правило. Действително съображението, според което в обществен интерес се изисква по-нататъшно развитие на комбиниания транспорт като алтернатива на автомобилния транспорт, би могло да подкрепя идеята за широко тълкуване.

Възможно е обаче тази идея да бъде подкопана от много подробното правило в член 1, което по-специално изисква не само контейнерът да има определена минимална дължина (20 фута дължина), но освен това предвижда също, че трябва да използва пътната мрежа в началния или крайния етап от маршрута, а през останалата част — релсов път, вътрешни водни пътища или услуги на морския транспорт с дължина от повече от 100 километра по въздушна линия, и по-нататък, че стоките се превозват между точката, в която товарите са били натоварени, и най-близката подходяща товарна железопътна гара за първоначалния етап, и между най-близката подходяща железопътна гара за разтоварване и точката, където товарите са били разтоварени за последната част от превоза, или в радиус, непревишаващ 150 км по права линия от вътрешно водно пристанище или морско пристанище на товарене или разтоварване. Тази много подробна разпоредба е в подкрепа на идеята превозът на празни контейнери преди [натоварването], съответно след разтоварването, да не се счита за част от привилегирания комбиниран транспорт по принцип и във всички случаи; всъщност този превоз на празни контейнери би могъл да се извършва не само в изключителни случаи, а редовно на значително по-дълги от 100, съответно 150 км и дори между европейски държави; следователно би възникнал въпросът дали смисълът и целта на привилегирания комбиниран транспорт — а именно облекчаване на околната среда и европейските пътища — все още биха били изпълнени и следователно привилегираният превоз на празни контейнери би бил оправдан.

Запитващата юрисдикция счита, че разширителното тълкуване не се подкрепя и от член 3 от Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 година относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки; това е така, тъй като той не предвижда в транспортните документи да се посочва и потвърждава информация за мястото и маршрута на превоза на празния контейнер.

Според запитващата юрисдикция видното от член 3 намерение за контрол върху условията относно спазването на изискванията за комбиниран транспорт срещу възнаграждение или за сметка на отсрещната страна, по-специално подробностите относно железопътните гари и морските пристанища за товарене и разтоварване, които трябва да се запишат преди извършването на транспортната операция и да се потвърдят чрез печат, положен от компетентната администрация, не включва автомобилния превоз на празни контейнери между товаренето и разтоварването. Тези превози не биха били обхванати от строгите материални изисквания на член 1 и строгите формални изисквания на член 3 по отношение на потвърждението, контрола и определянето на маршрута и следователно биха могли да бъдат регламентирани сравнително свободно. Това очевидно не съответства на волята на Съвета в посочената по-горе директива.

3.

6

В заключение, от германското търговско право, по-специално от член 407 от Handelsgesetzbuch, не произтичат никакви насоки за тълкуване. В това отношение запитващата юрисдикция приема, че конкретната договорна конструкция — по-специално въпросът дали превозът на празните контейнери е част от договора за превоз относно пълните контейнери — не е правно релевантен. Всъщност частното договорно право не може да определя и влияе върху публичноправни разпоредби като в случая разпоредбите на правото на Съюза. По-специално на страните не може да се остави възможността да заобикалят публичноправните разпоредби и разпоредбите относно налагането на имуществени санкции чрез определена конструкция на договора им за превоз, сключен въз основа на гражданското право.

III.

Запитващата юрисдикция счита, че изясняването на този въпрос, от една страна, е релевантно за решаването на спора в главното производство. От друга страна, счита, че е необходимо и с оглед на интереса от единно прилагане на тези разпоредби в държавите членки на Европейския съюз, тъй като този въпрос може да получи различен отговор в различните държави членки, в резултат от което в някои страни комбинираният транспорт ще включва превоза на празни контейнери, а в други — не. Това би довело до неравно третиране, тъй като в страните, които подкрепят по-строго тълкуване, каквато понастоящем е Федерална република Германия, неминуемо следва да се очакват нарушения на разпоредбите относно каботажните превози и съответно имуществени санкции в значителни размери, докато в страните, които възприемат по-широко тълкуване, се прилага привилегираният комбиниран транспорт и поради това предприятията могат да имат по-голяма свобода на действие. Следователно по съображения за правна сигурност и за равно третиране на всички транспортни предприятия, които в допълнение на комбиниран транспорт извършват превоз на празни контейнери, изглежда необходимо този въпрос да получи единен отговор, валиден на европейско равнище.

Доколкото е установено, Съдът на Европейския съюз все още не се е произнасял по този въпрос.

[...]