

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-246/22 – 1

Lieta C-246/22

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2022. gada 8. aprīlis

Iesniedzējtiesa:

Amtsgericht Köln (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2022. gada 25. marts

Pie administratīvās atbildības saucamā persona:

BW

Piedaloties:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[..]

[..]

Amtsgericht Köln [Ķelnes pirmās instances tiesa]

Lēmums

Tiesvedībā par naudas soda uzlikšanu

pret BW,
kura dzīvo [..] Rumānijā,
[..]

par administratīvo pārkāpumu, kas definēts tiesību aktos kabotāžas pārvadājumu jomā

Amtsgericht Köln

[..]

2022. gada 25. martā

nolēma:

pamatojoties uz LESD 267. panta a) punktu, iesniegt Eiropas Savienības Tiesai lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu par šādu jautājumu:

Vai tukšu konteineru pārvadājums uz [iekraušanas vietu] vai attiecīgi no [izkraušanas vietas] ir piekrauto konteineru pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa tādā ziņā, ka arī tukšo konteineru pārvadājumiem ir piemērojamas pilnu konteineru pārvadājumiem piemērojamās privilēģijas, ciktāl kombinētajos pārvadājumos uz tiem neattiecas noteikumi par kabotāžas pārvadājumiem?

Nolēma pieņemšanai izšķiroši svarīgs ir tiesību jautājums, vai tukšu konteineru pārvadājumi, kas paši par sevi neatbilst kombinēto pārvadājumu priekšnosacījumiem Noteikumu par starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem [*Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr*] 15.–17. punkta izpratnē, ir privileģēti minētās tiesību normas izpratnē un tādēļ atbrīvoti no ierobežojumiem attiecībā uz kabotāžas pārvadājumiem arī tad, ja piekrautā konteineru pārvadāšana atbilstu kombinēto pārvadājumu priekšnosacījumiem minētās tiesību normas izpratnē.

Tiesvedība tiek apturēta līdz Eiropas Savienības Tiesas nolēmuma pieņemšanai.

Pamatojums

I.

Bundesamt für Güterverkehr [Federālais kravu pārvadājumu birojs] 2020. gada 22. janvārī un 6. februārī veica operatīvo pārbaudi sabiedrībā *Contargo Rhein-Neckar GmbH*, [..] *Ludwigshafen* [*Ludwigshafen*]; saistībā ar to tas izteica iebildumus pret kopumā 60 pārvadājumiem, kurus sabiedrības *Contargo* uzdevumā no 2019. gada 6. maija līdz 27. maijam bija veikusi sabiedrība *TIM-Trans Impex SRL* [..]. Pie administratīvās atbildības saucamā persona ir uzņēmuma *TIM-Trans* vadītāja (valdes priekšsēdētāja). Federālais birojs viņai pārmet, ka vismaz 57 gadījumos tas ir pārvadājis tukšus konteinerus, uz kuriem neattiecas kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamās privilēģijas, kas paredzētas Noteikumu par par starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem 15. un nākamajos punktos, un kuri tātad ir bijuši kabotāžas pārvadājumi. Pie administratīvās atbildības saucamā persona kā vadītāja (valdes priekšsēdētāja) tādējādi esot pārkāpusi Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. pantā paredzēto ierobežojumu, proti, maksimāli trīs kabotāžas pārvadājumi septiņās dienās.

Pieteicēja neiebilst pret pašu pārvadājumu veikšanu. Tomēr viņas juridiskā nostāja ir tāda, ka tukšo konteineru pārvadājums esot bijis piekrauto konteineru pārvadājuma posms, uz kuru – un šajā ziņā Federālais kravu pārvadājumu birojs un pie administratīvās atbildības saucamā persona ir vienisprātis – attiecas t.s. kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamās privilēģijas un kurš atbilda visiem Noteikumu par starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem 15. un nākamajos punktos minētajiem priekšnosacījumiem. Viņa uzskata, ka šis pēc izkraušanas veiktais tukšo konteineru pārvadājums uz jaunu iekraušanas vietu ir šā vienotā pārvadāšanas darījuma posms un ka tas nevar tikt aplūkots atsevišķi. Tas tādēļ, ka pie administratīvās atbildības saucamās personas komercdarbības nolūks esot pilnu konteineru pārvadāšana, kurā tie tiek pārņemti iekšzemes konteineru terminālī un piegādāti attiecīgajam saņēmējam, bet pēc izkraušanas tukšie konteineri tiek pārvadāti tālāk uz iekšzemes konteineru termināli. Izkraušanas laikā pilnais konteiners paliekot uz kravas transportlīdzekļa šasijas, un tādā pašā veidā tiekot iekrauts tukšais konteiners. Pēc atkārtotas iekraušanas tas tiekot pārvadāts uz iekšzemes konteineru termināli, bet no turienes uz ostu, lai no turienes to tālāk pārvadātu ar kuģi pa jūru. Tāpēc, ņemot vērā gan ES vispārīgo mērķi panākt, ka pārvadājumi tiek veikti efektīvi, un pēc iespējas samazināt ceļu noslogotību un ietekmi uz vidi, gan šo īpašo komercdarbības modeli, ir pareizi arī tukšo konteineru pārvadājumu nevis aplūkot izolēti, bet gan uzskatīt to par šā vienotā pārvadāšanas darījuma posmu un tādēļ ļaut piemērot tiem kombinēto pārvadājumu privilēģēto režīmu. Pie administratīvās atbildības saucamā persona to detalizēti paskaidro aizstāves 2022. gada 4. janvāra procesuālajā rakstā (galveno lietas materiālu 40. un nākamās lpp.). Viņa tur it īpaši atsaucas uz Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta 2020. gada 20. jūlija atzinumu, kura oficiālais tulkojums vācu valodā ir pieejams galveno lietas materiālu 21. un nākamajās lpp.; šā atzinuma oriģināls angļu valodā ir pieejams galveno lietas materiālu 17. un nākamajās lpp. Šajā atzinumā, atbildot uz Berlīnē strādājošā biedrības *DSLVBundesverband Spedition und Logistik e. V.* vadītāja (valdes priekšsēdētāja) pieprasījumu, Komisija šajā dokumentā norāda, ka, juridiski kvalificējot tukšu konteineru pārvadājumu pirms vai pēc faktiskā “galvenā pārvadājuma”, attiecīgās Eiropas Savienības tiesību normas esot interpretējamās atšķirīgi. Citastarp Vācijas iestādes apgalvoja, ka uz tukšu konteineru pārvadājumu pirms [iekraušanas] vai attiecīgi pēc izkraušanas attiecas Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumi, un līdz ar to tam bija jāatbilst arī kabotāžas nosacījumiem. Komisija uzskata, ka arī tādi pārvadājumi kā šīs lietas pamatā esošais, kuru vienīgais nolūks ir tukša konteineru pārvadāšana uz iekraušanas vai izkraušanas vietu, esot uzskatāmi par vienota pārvadājuma posmu un ka šajā ziņā tie esot jānošķir no konteineru patstāvīga pārvadājuma, piemēram, ja tie būtu nopirkti vai nomāti. Šajā gadījumā noteikti varot piemērot Regulu (EK) Nr. 1072/2009. Tomēr šajā lietā esot konstatējami arī gadījumi, kad tukša konteineru pārvadājums ir pārvadājuma līguma sastāvdaļa, uz kuru attiecoties Padomes Direktīva 92/106/EEK un līdz ar to uz to attiecoties kombinētā pārvadājuma privilēģētais režīms. Tomēr neesot pamata tukšu konteineru pārvadājumu kombinēta pārvadājuma ietvaros uzskatīt par atsevišķu pārvadājumu, uz kuru attiecas Regulas (EK) Nr. 1072/2009 normas, it īpaši ņemot vērā

noteikumus par kabotāžas pārvadājumiem. Turpinājumā Komisija savā atzinumā norāda: “Visbeidzot būtu vēl jāprecizē, ka iepriekš izklāstītais, iespējams, neattiecas uz iespējamu konteineru tālāku pārvadājumu no termināļa, kurā saskaņā ar pārvadājuma līgumu tukšais konteiners ir jāatstāt, uz termināli, no kura tas sākotnēji tika atvests, un tas tomēr var būt uzskatāms par patstāvīgu pārvadājumu”.

Par sodu uzlikšanu kompetentais Federālais kravu pārvadājumu birojs 2020. gada 30. oktobrī pieņēma lēmumu par naudas soda uzlikšanu 8625 EUR apmērā par neuzmanības dēļ izdarītu kabotāžas pārvadājumu noteikumu pārkāpumu (papildu lietas materiālu 211. un nākamās lpp.).

Šis lēmums 2020. gada 5. novembrī tika paziņots toreizējam aizstāvim (papildu lietas materiālu 222. lpp.). Viņš 2020. gada 9. novembrī cēla iebildumu, kuru iestāde saņēma tajā pašā dienā (papildu lietas materiālu 223. lpp.). Pie administratīvās atbildības saucamā persona šo iebildumu pamatoja tādā pašā veidā, kā viņa jau bija izteikusies uzklaušanās laikā. Citastarp tā puda savu juridisko nostāju par to, ka uz strīdīgajiem pārvadājumiem attiecas Direktīvā 92/106/EEK vai attiecīgi Noteikumu par starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem 13. punktā attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem paredzētais izņēmums; turklāt runa esot par vienotu pārvadāšanas darījumu Vācijas *Handelsgesetzbuch* [Komerckodeksa] 407. panta 1. punkta izpratnē. Proti, šie pārvadājumi esot jāaplūko nevis atsevišķi, bet gan drīzāk kā galvenā līguma sastāvdaļa.

Federālā kravu pārvadājumu biroja juridiskā nostāja ir tāda, ka uz tukšu konteineru pārvadājumu pirms vai pēc iekraušanas/izkraušanas neattiecas kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamās privilēģijas Noteikumu par starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem 13. un nākamā punktu izpratnē un ka tie drīzāk ir uzskatāmi par atsevišķiem pārvadāšanas darījumiem. Tādēļ, ja šos pārvadājumus veiktu ārvalstīs reģistrēti uzņēmumi, uz tiem attiektos Regulas (EK) Nr. 1072/2009 8. panta noteikumi, un līdz ar to būtu jāievēro tajā ietvertie kabotāžas ierobežojumi, it īpaši pienākums veikt starptautisku pārvadājumu un noteikums par trim pārvadājumiem septiņās dienās.

II.

Iesniedzējtiesa – *Amtsgericht Köln* – [..] –, ņemot vērā līdzšinējo situāciju, uzskata, ka izskatāmajā lietā izšķirošs ir jautājums par to, vai tukšo konteineru pārvadājumi pirms vai attiecīgi pēc iekraušanas/izkraušanas ir piekrautā konteineru pārvadājuma posms kombinētā pārvadājuma ietvaros, vai tomēr tas ir novērtējams kā juridiski patstāvīgs pārvadājums.

Eiropas Savienības tiesību akti šajā ziņā neietver viennozīmīgu regulējumu. Tāds neizriet arī no Vācijas tiesību normām.

1.

4

Vispirms, Regula (EK) Nr. 1072/2009 neietver viennozīmīgu tiesisko regulējumu. Saskaņā ar 16. apsvērumu tā tieši nav piemērojama kombinētajiem pārvadājumiem, jo tajā ir teikts šādi:

“(16) Šī regula neskar tos noteikumus par ienākošiem un izejošiem kravu autopārvadājumiem, kas ir kombinētā pārvadājuma viens posms, kuri minēti Padomes Direktīvā 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm [OV L 368, 1992. gada 17. decembris, 38. lpp].”

Iekšējie braucieni pa sauszemes ceļiem uzņemošajā dalībvalstī, kas nav viens posms no kombinētā pārvadājuma atbilstīgi Direktīvai 92/106/EEK, atbilst kabotāžas pārvadājumu definīcijai, un tāpēc uz tiem attiecas šīs regulas prasības.”

Tas nozīmē, ka noteikumi par ienākošiem un izejošiem kravu autopārvadājumiem, veicot kombinētu pārvadājumu, netiek skarti, tomēr netiek pausta nostāja par to, kādi tieši ir šā kombinētā pārvadājuma posmi.

Turklāt 16. apsvērumā ir arī teikts, ka iekšzemes braucieniem, kas nav kombinētā pārvadājuma posms, ir piemērojami noteikumi par kabotāžas pārvadājumiem, tomēr tāpat netiek pausta nostāja par to, vai šajā lietā strīdīgie pārvadājumi ir kombinētā pārvadājuma posmi.

2.

Arī Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm neietver šajā ziņā tieši formulētu regulējumu. Apsvērums, kurā atzīts, ka vispārējās interesēs ir jāturpina attīstīt kombinēto pārvadājumu kā alternatīvu autotransportam, gan varētu liecināt par plašu interpretāciju. Tomēr pret to varētu liecināt 1. pantā ietvertais ļoti detalizētais tiesiskais regulējums, kurā citastarp ir paredzēts ne tikai konkrēts konteineru minimālais garums (20 pēdas), bet arī tas, ka sākumposms un beiguposms ir jāveic pa autoceļiem, bet atlikušais posms – pa dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem vai jūru vairāk nekā 100 km garumā, un ka sākumposmā preces ir jāpārvadā no iekraušanas vietas līdz tuvākajai iederīgajai pārkraušanas stacijai vai attiecīgi – beiguposmā – no tuvākās iederīgās pārkraušanas stacijas līdz izkraušanas vietai vai ne tālāk kā 150 km rādiusā no iekšzemes ostas vai jūras ostas, kurā notiek pārkraušana. Šis ļoti detalizētais tiesiskais regulējums liecina par to, ka tukšo konteineru pārvadājumus pirms [iekraušanas] vai attiecīgi pēc izkraušanas nevar paušāli visos gadījumos uzskatīt par privilēģētā, kombinētā pārvadājuma posmu; tas tādēļ, ka šādi tukšo konteineru pārvadājumi varētu notikt ne tikai izņēmumgadījumos, bet arī regulāri, veicot attālumus, kas ievērojami pārsniedz 100 km vai attiecīgi 150 km, kā arī starp Eiropas valstīm; līdz ar to rastos jautājums, vai joprojām tiktu īstenota kombinēto pārvadājumu privilēģēšanas jēga un mērķis – mazināt slogu videi un Eiropas ceļiem – un vai tādēļ būtu attaisnojama tukšo konteineru pārvadājumu privilēģēšana.

Iesniedzējtiesa uzskata, ka arī Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīvas 92/106/EEK par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm 3. pants liecina pret plašu interpretāciju, jo tajā nav paredzēts, ka pārvadājuma dokumentā būtu jānorāda un jāapstiprina informācija par tukšā konteineru pārvadāšanas vietu un maršrutu.

Iesniedzējtiesa uzskata, ka 3. pantā acīmredzami gribētā kombinēto komercpārvadājumu prasību ievērošanas priekšnosacījumu kontrole – it īpaši informācija par dzelzceļa stacijām un jūras ostām, kurās notiek iekraušana un izkraušana, kas ir jāreģistrē un jāapstiprina ar attiecīgās kompetentās pārvaldes iestādes zīmogu pirms pārvadājuma veikšanas –, neattiecas uz tukšu konteineru pārvadāšanu pa autoceļiem starp iekraušanu un izkraušanu. Uz šiem pārvadājumiem neattiecoties 1. pantā ietvertie stingrie materiāltiesiskie priekšnosacījumi un 3. pantā ietvertie stingrie formālie priekšnosacījumi saistībā ar pārvadājuma maršruta apstiprināšanu, kontroli un noteikšanu, un līdz ar to tās varot notikt salīdzinoši brīvi. Tas acīmredzami neatbilst minētajā direktīvā paustajai Padomes gribai.

3.

Visbeidzot, Vācijas komerciesības, konkrēti Komerckodeksa (*HGB*) 407. pants, nesniedz interpretācijai noderīgas norādes. Šajā ziņā iesniedzējtiesa izdara pieņēmumu, ka konkrētais līguma saturs – it īpaši jautājums par to, vai tukšo konteineru pārvadāšana ir pilnu konteineru pārvadājuma līguma sastāvdaļa – juridiskā ziņā nav nozīmīgs. Tas tādēļ, ka privātās līgumtiesības nevar noteikt vai ietekmēt tādu publiski tiesisku regulējumu kā šajā lietā aplūkojamās Eiropas Savienības tiesību normas. It īpaši pušu ziņā nevar atstāt iespēju ar konkrētu to civiltiesiskā pārvadājuma līguma saturu apiet publisko tiesību normas un noteikumus par naudas sodu.

III.

Iesniedzējtiesas ieskatā, pirmkārt, atbilde uz šeit izklāstīto jautājumu ir izšķiroši svarīga nolēmuma pieņemšanai. Otrkārt, tā uzskata, ka tā noskaidrošana ir lietderīga, jo tādējādi Eiropas Savienības dalībvalstīs tiktu nodrošināta vienota pieeja, jo uz šo jautājumu, iespējams, tiek sniegtas atšķirīgas atbildes, kas nozīmē, ka dažās valstīs kombinētie pārvadājumi aptver arī tukšu konteineru pārvadājumus, bet citās tas tā nav. Sekas tam būtu nevienlīdzīga attieksme, jo valstīs, kas atbalsta šaurāku interpretāciju, piemēram, šobrīd Vācijas Federatīvajā Republikā, neizbēgami ir sagaidāmi noteikumu par kabotāžas pārvadājumiem pārkāpumi un līdz ar to ievērojami naudas sodi, savukārt valstīs, kuras atbalsta plašu interpretāciju, var tikt izmantotas kombinētiem pārvadājumiem piemērojamās privilēģijas, un līdz ar to uzņēmumi var rīkoties brīvāk. Tādēļ, lai nodrošinātu tiesisko drošību un vienlīdzīgu attieksmi pret visiem transporta uzņēmumiem, kas pēc kombinētā pārvadājuma veic tukšo konteineru pārvadāšanu, šķiet lietderīgi sniegt visai Eiropai vienotu atbildi uz šo jautājumu.

Cik zināms, Eiropas Savienības Tiesa par šo jautājumu vēl nav spriedusi.

[..]

DARBBA VERSIJA