

# Anonimizuota versija

C-246/22 – 1

**Byla C-246/22**

## **Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

### **Gavimo data:**

2022 m. balandžio 8 d.

### **Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Amtsgericht Köln* (Vokietija)

### **Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2022 m. kovo 25 d.

### **Suinteresuotasis asmuo:**

BW

### **Dalyviai:**

*Staatsanwaltschaft Köln*

*Bundesamt für Güterverkehr*

<...>  
<...>

**Amtsgericht Köln**

**Nutartis**

Procedūroje dėl baudos skyrimo

prieš BW,  
gyv. <...> Rumunija  
<...>

dėl administracinio kabotažo taisyklių pažeidimo

*Amtsgericht Köln* (Kelno apylinkės teismas)

LT

<...>

2022 m. kovo 25 d.

nutarė:

Remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 straipsnio a punktu pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį klausimą prejudiciniam sprendimui priimti:

Ar tuščių konteinerių transportavimas [pakrovimo tikslais] arba [iškrovus] yra neatsiejama pakrautų konteinerių transportavimo dalis dėl to, kad tuščių konteinerių transportavimui taikomos pakrautų konteinerių transportavimo privilegijos tiek, kiek vykdant kombinuotąjį vežimą pastariesiems yra taikoma kabotažo taisyklių išimtis?

Teisinis klausimas, turintis reikšmės sprendimui pagrindinėje byloje priimti, yra tai, ar tuščių konteinerių transportavimas, kuris *per se* neatitinka kombinuotojo vežimo sąlygos pagal *Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr* (Nutarimas dėl krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis tarptautiniais maršrutais ir kabotažo operacijų) 15–17 straipsnius, laikomas privilegijuotu, kaip tai suprantama pagal minėtąją normą, taigi, atleistu nuo kabotažo taisyklių taip pat tuomet, kai pakrauto konteinerio transportavimas atitiko kombinuotojo vežimo sąlygas, kaip tai suprantama pagal šią normą.

Bylos nagrinėjimas stabdomas, iki bus priimtas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas.

## M o t y v a i

### I.

*Bundesamt für Güterverkehr* (Federalinė krovinių transporto tarnyba) 2020 m. sausio 22 d. ir 2020 m. vasario 6 d. bendrovėje *Contargo Rhein-Neckar GmbH*, <...> Liudvigshafenas, atliko patikrinimą ir nustatė iš viso 60 pažeidimų vežant krovinius, kuriuos bendrovės *Contargo* užsakymu laikotarpiu nuo 2019 m. gegužės 6 d. iki gegužės 27 d. vežė bendrovė *TIM-Trans Impex SRL* <...>. Suinteresuotasis asmuo yra įmonės *TIM-Trans* vadovė. *Bundesamt für Güterverkehr* kaltina ją mažiausiai 57 atvejų vežus tuščius konteinerius, kuriems netaikomos Nutarimo dėl krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis tarptautiniais maršrutais ir kabotažo operacijų 15 ir paskesniuose straipsniuose numatytos privilegijos, galiojančios kombinuotajam vežimui, taigi, vykdytoms kabotažo operacijoms. Todėl suinteresuotasis asmuo kaip įmonės vadovė pažeidė Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnyje numatytą apribojimą – ne daugiau 3 kabotažo operacijų per 7 dienas.

Suinteresuotasis asmuo neginčia vežimo operacijų *per se*. Tačiau ji laikosi teisinės nuomonės, kad tuščių konteinerių transportavimas buvo pakrautų konteinerių, kurie – šiuo atžvilgiu *Bundesamt für Güterverkehr* ir suinteresuotasis asmuo sutaria – patenka į vadinamojo kombinuotojo vežimo privilegijų taikymo sritį ir atitiko visas Nutarimo dėl krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis tarptautiniais maršrutais ir kabotažo operacijų 15 ir paskesniuose straipsniuose numatytas sąlygas, transportavimo dalis. Ji mano, kad šios iškrautų tuščių konteinerių transportavimo į naują pakrovimo vietą operacijos yra bendros vežimo sutarties dalis ir negali būti vertinamos izoliuotai. Suinteresuotasis asmuo teigia, kad komercinė paskirtis yra pakrautų konteinerių, paėmus juos iš vidaus konteinerių terminalo, transportavimas atitinkamam gavėjui ir tolesnis jau iškrautų konteinerių transportavimas į vidaus konteinerių terminalą. Pakrautas konteineris iškrovimo metu lieka ant vilkiko važiuoklės, tokiu pat būdu pakraunamas ir tuščias konteineris. Konteinerį vėl pakrovus, jis vežamas į vidaus konteinerių terminalą ir iš ten į uostą, iš kurio išplukdomas jūriniu laivu. Todėl, atsižvelgiant ir į bendrą ES tikslą veiksmingai organizuoti eismą ir kiek įmanoma sumažinti kelių ir aplinkos apkrovą, ir į šį specialų verslo modelį, tuščių konteinerių transportavimas turėtų būti vertinamas ne izoliuotai, o kaip bendros vežimo sutarties dalis, taigi, jam turėtų būti taikomos kombinuotojo vežimo privilegijos. Tai suinteresuotasis asmuo detalai paaiškina 2022 m. sausio 4 d. gynėjos rašte <...>. Be kita ko, šiame dokumente ji daro nuorodą į 2020 m. liepos 20 d. Europos Komisijos mobilumo ir transporto generalinio direktorato nuomonę, kurios oficialus vertimas į vokiečių kalbą pateikiamas pagrindinės bylos 21 ir paskesniuose lapuose; originalus informacijos tekstas anglų kalba pateikiamas pagrindinės bylos 17 ir paskesniuose lapuose. Šioje informacijoje, pateiktoje gavus *DSLVBundesverband Spedition und Logistik e. V.* (Berlynas) <...> vadovo užklausa, Komisija paaiškina, kad, teisiškai kvalifikuojant tuščių konteinerių vežimą prieš arba po faktinio „pagrindinio vežimo“, atitinkamos Europos teisės nuostatos aiškinamos įvairiai. Be kita ko, Vokietijos valdžios institucijos teigia, kad tuščių konteinerių vežimas prieš [pakrovimą] arba po iškrovimo patenka į Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 taikymo sritį, taigi, turi atitikti ir kabotažo sąlygas. Komisija mano, kad ir tokios transportavimo operacijos, kaip antai nagrinėjamos šioje byloje, kurios yra skirtos išimtinai tuščiam konteineriui vežti į pakrovimo arba iškrovimo vietą, turi būti laikomos bendros transportavimo operacijos dalimi ir šiuo atžvilgiu skiriasi nuo savarankiško konteinerių vežimo, kai pastarieji, pavyzdžiui, vežami todėl, kad buvo nupirkti arba išnuomoti. Tokioje situacijoje visiškai gali būti taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009. Tačiau ir tokioje situacijoje būna atvejų, kai tuščių konteinerių vežimas yra vežimo sutarties, kuriai taikoma Tarybos direktyva 92/106/EEB, sudedamoji dalis, taigi, jam taikomos ir kombinuotojo vežimo privilegijos. Kita vertus, nėra jokio pagrindo tuščių konteinerių vežimą, vykdomą kombinuotojo vežimo operacijos metu, laikyti atskira operacija, kuriai taikomos Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 nuostatos, visų pirma kabotažo taisyklės. Toliau Komisija savo nuomonėje teigia: „Baigiant svarbu pažymėti, kad gali būti, jog galimam tolesniam konteinerio transportavimui iš terminalo, kuriame tuščias konteineris turėjo būti paliktas pagal vežimo sutartį, iki terminalo, iš kurio konteineris iš pradžių buvo atvežtas,

pirmesni paaiškinimai netaikomi ir jis visiškai gali būti savarankiška vežimo operacija.“

2020 m. spalio 30 d. už sankcijų skyrimą atsakinga *Bundesamt für Güterverkehr* skyrė 8 625,00 EUR dydžio baudą už kabotažo operacijas reglamentuojančių nuostatų pažeidimą dėl aplaidumo <...>.

Šis sprendimas tuometiniam gynėjui buvo įteiktas 2020 m. lapkričio 5 d. <...>. Jo 2020 m. lapkričio 9 d. prieštaravimą institucija gavo tą pačią dieną (bylos priedo l. 223). Suinteresuotasis asmuo prieštaravimą grindžia tais pačiais argumentais, kuriuo išsakė per pokalbį, skirtą jo nuomonei išklaudyti. Be kita ko, ji išreiškė teisinę nuomonę, kad pažeidimu pripažintos vežimo operacijos patenka į Direktyvoje 92/106/EEB ir Nutarimo dėl krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis tarptautiniais maršrutais ir kabotažo operacijų 13 straipsnyje numatytos išimties, galiojančios kombinuotajam vežimui, taikymo sritį; be to, jos teigimu, tai yra viena vežimo sutartis, kaip ji suprantama pagal Vokietijos *Handelsgesetzbuch* (Komerčinis kodeksas) 407 straipsnio 1 dalį. Vežimo operacijos turi būti vertinamos ne izoliuotai, o veikiau kaip pagrindinės sutarties dalis.

*Bundesamt für Güterverkehr* laikosi teisinės nuomonės, kad tuščių konteinerių transportavimui prieš pakrovimą arba po iškrovimo kombinuotojo vežimo privilegijos pagal Nutarimo dėl krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis tarptautiniais maršrutais ir kabotažo operacijų 13 ir paskesnius straipsnius netaikomos; veikiau tokios operacijos turi būti vertinamos izoliuotai, kaip atskiros vežimo sutartys. Todėl tuo atveju, kai tokį transportavimą vykdo buveinę užsienyje turinčios įmonės, taikomos Reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnio nuostatos, taigi, turi būti laikomasi šiame straipsnyje nustatytų kabotažui taikomų apribojimų – visų pirma pareigos atlikti tarptautinį vežimą ir trijų operacijų per septynias dienas taisyklės.

## II.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas – *Amtsgericht Köln* (Kelno apylinkės teismas) <...>, išnagrinėjęs faktines aplinkybes, mano, kad nagrinėjamu atveju lemiamą reikšmę turi klausimas, ar tuščių konteinerių transportavimas prieš pakrovimą arba po iškrovimo yra pakrautų konteinerių transportavimo vykdančiam kombinuotajam vežimui dalis, ar laikytinas teisiškai savarankišku transportavimu.

Europos teisėje tai nėra aiškiai reglamentuota. To, atrodo, nereglamentuoja ir Vokietijos nacionalinė teisė.

1.

Pirmiausia vienareikšmiškų nuostatų nėra Reglamente (EB) Nr. 1072/2009. Pagal 16 konstatuojamąją dalį jis kombinuotajam vežimui netaikomas, nes ši dalis suformuluota taip:

4

„(16) Šis reglamentas nedaro poveikio 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvos 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38) nuostatom, susijusioms su krovinių įvežimu ir išvežimu kelių transportu, kai tai sudaro vieną iš kombinuoto vežimo kelionės atkarpų.

Vežimas kelių transportu priimančiosios valstybės narės viduje, kuris nesudaro kombinuoto transporto operacijos dalies pagal Direktyvą 92/106/EEB, patenka į kabotažo operacijų apibrėžtį ir atitinkamai jam turėtų būti taikomi šio reglamento reikalavimai.“

Tai reiškia, kad nesiekama daryti poveikio nuostatom, susijusioms su krovinių įvežimu ir išvežimu kelių transportu vykdant kombinuotąjį vežimą, tačiau nepaaiškinama, kas tiksliai sudaro kombinuotąjį vežimą.

16 konstatuojamojoje dalyje taip pat nustatyta, kad vežimui kelių transportu valstybės narės viduje, kuris nesudaro kombinuoto transporto operacijos dalies, turi būti taikomos kabotažo taisyklės, tačiau taip pat nepaaiškinama, ar tokios transportavimo operacijos, kaip antai nagrinėjamos šioje byloje, yra kombinuotojo vežimo dalis, ar ne.

2.

Aiškių nuostatų nėra ir 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvoje 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo. Gali būti, kad konstatuojamoji dalis, pagal kurią visuomenės labai reikia toliau plėtoti kombinuotą vežimą kaip kelių transporto alternatyvą, yra pagrindas taikyti platų aiškinimą. Vis dėlto platų aiškinimą galėtų paneigti labai detali 1 straipsnio nuostata, kurioje ne tik reikalaujama, kad, be kita ko, konteineris būtų tam tikro minimalaus ilgio (20 pėdų ar ilgesnis), bet ir numatyta, kad turi būti važiuojama keliais pradinėje arba galutinėje kelionės atkarpoje ir kitoje kelionės atkarpoje, geležinkeliu, vidaus vandenų keliais ar jūra, kai šios atkarpos ilgis viršija 100 km tiesia kryptimi, taip pat kad pradinė arba galutinė kelionės atkarpa būtų tarp vietos, kur kroviny s pakraunamas, ir artimiausios tinkamos geležinkelio pakrovimo stoties kelionės pradžioje, ir tarp artimiausios tinkamos geležinkelio iškrovimo stoties ir vietos, kur kroviny s iškraunamas, kelionės gale, ne didesniu kaip 150 km spinduliu tiesia kryptimi nuo vidaus vandenų uosto ar jūrų uosto, kuriame kroviny s pakraunamas arba iškraunamas. Šis labai detalus aprašymas rodo, kad tuščių konteinerių transportavimas prieš [pakrovimą] arba po iškrovimo negali būti bendrai ir visais atvejais laikomas privilegijuoto kombinuotojo vežimo dalimi, nes tušti konteineriai ne tik išimtiniais atvejais, bet ir reguliariai galėtų būti vežami gerokai didesniais atstumais negu 100 ar 150 km, taip pat tarp Europos valstybių; taigi, kiltų klausimas, ar tai dar atitiktų kombinuotojo vežimo privilegijų prasmę ir tikslą, kurį sudaro siekis sumažinti aplinkos ir Europos kelių apkrovą, taigi, ar tuščių konteinerių transportavimo privilegijos būtų pateisinamos.



Kad platus aiškinimas negali būti taikomas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo manymu, taip pat rodo 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvos 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo 3 straipsnis, kuriame numatyta, kad vežimo dokumente turi būti nurodytos ir patvirtintos tuščio konteinerio vežimo vieta ir atkarpa.

3 straipsnyje akivaizdžiai atsispindi siekis kontroliuoti atitiktį sąlygoms, taikomoms kombinuotojo komercinio vežimo reikalavimų laikymuisi – visų pirma su pakrovimu ir iškrovimu susijusių geležinkelio stočių ir jūros uostų nurodymas – kurios įrašomos prieš atliekant vežimą ir patvirtinamos atitinkamai kompetentingo administratoriaus antspaudu, ir tai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, neapima tuščių konteinerių transportavimo keliais operacijų tarp pakrovimo ir iškrovimo. Šios transportavimo operacijos nepatenka į griežtų esminių 1 straipsnio sąlygų ir griežtų formalių 3 straipsnio sąlygų, apimančių vežimo atkarpų patvirtinimą, kontrolę ir nustatymą, taikymo sritį, taigi, gali būti organizuojamos palyginti laisvai. Tai, kaip matyti, neatitinka Tarybos valios, išreikštos minėtoje direktyvoje.

3.

Galiausiai aiškinimo pagrindų neišplaukia ir iš Vokietijos komercinės teisės aktų, visų pirma iš *Handelsgesetzbuch* (Komercinis kodeksas, toliau – HGB) 407 straipsnio. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas preziumuoja, kad konkreti sutartis – visų pirma klausimas, ar tuščių konteinerių transportavimas yra pakrautų konteinerių vežimo sutarties dalis – teisiniu atžvilgiu negali vaidinti jokio vaidmens. Privatinei sutarčių teisei negali lemti tokių viešosios teisės aktų, kaip antai šioje byloje nagrinėjami Europos teisės aktai, ar daryti jiems įtakos. Be kita ko, negalima leisti šalims apeiti viešosios teisės aktų ir administracinių taisyklių sudarant tam tikrą civilinės teisės reglamentuojamą vežimo sutartį.

### III.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas, viena vertus, mano, kad dėl minėtųjų priežasčių šis klausimas yra svarbus sprendimui pagrindinėje byloje priimti. Kita vertus, jis mano, kad atsakymas į jį reikalingas vienodo vertinimo Europos Sąjungos valstybėse narėse labui, nes gali būti, kad į klausimą atsakoma skirtingai ir todėl kombinuotasis vežimas kai kuriose šalyse apima tuščių konteinerių transportavimą, o kitose – ne. Dėl to gali atsirasti nevienodas požiūris, nes šalyse, kurios teikia pirmenybę griežtam aiškinimui, kaip antai šiuo metu Vokietijos Federacinėje Respublikoje, tampa savaimė tikėtini kabotažo taisyklių pažeidimai ir didelės baudos, o šalyse, kuriose taikomas platus aiškinimas, galioja kombinuotojo vežimo privilegijos, taigi, įmonės gali veikti laisviau. Todėl teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio į visas transporto įmones, kurios po kombinuotojo vežimo transportuoja tuščius konteinerius, sumetimais atrodo reikalinga gauti į šį klausimą atsakymą, kuris būtų vienodas visoje Europoje.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimų šiuo klausimu.

<...>

DARBINIS VERTINIMAS