

Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-246/22 – 1

Υπόθεση C-246/22

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

Ημερομηνία κατάθεσης:

8 Απριλίου 2022

Αιτούν δικαστήριο:

Amtsgericht Köln (Γερμανία)

Ημερομηνία της απόφασης του αιτούντος δικαστηρίου:

25 Μαρτίου 2022

Ενδιαφερομένη:

BW

Συμμετέχοντες διάδικοι:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[παραλειπόμενα]

[παραλειπόμενα]

Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας, Γερμανία)

Διάταξη

Στο πλαίσιο της διαδικασίας επιβολής προστίμου

κατά της BW,
κατοίκου [παραλειπόμενα] Ρουμανία
[παραλειπόμενα]

λόγω διοικητικής παράβασης βάσει της νομοθεσίας περί ενδομεταφορών,

το Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας)

[παραλειπόμενα]

εξέδωσε στις 25.3.2022

την ακόλουθη διάταξη:

Υποβάλλει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

Αποτελεί η μεταφορά κενών εμπορευματοκιβωτίων προς [το σημείο φόρτωσης] ή από [το σημείο εκφόρτωσης] αναπόσπαστο μέρος της μεταφοράς των έμφορτων εμπορευματοκιβωτίων, με αποτέλεσμα η μεταφορά των κενών εμπορευματοκιβωτίων να εμπίπτει στο καθεστώς προνομιακής μεταχείρισης της μεταφοράς των έμφορτων εμπορευματοκιβωτίων, στις περιπτώσεις που τα τελευταία απαλλάσσονται από τους κανόνες περί ενδομεταφορών στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών;

Το κρίσιμο νομικό ζήτημα για την επίλυση της διαφοράς είναι αν η μεταφορά κενών εμπορευματοκιβωτίων, η οποία δεν πληροί από μόνη της την προϋπόθεση της συνδυασμένης μεταφοράς κατά την έννοια των άρθρων 15 έως 17 του Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (γερμανικού κανονισμού για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τις ενδομεταφορές), υπόκειται σε προνομιακή μεταχείριση υπό την έννοια του εν λόγω κανόνα και, επομένως, απαλλάσσεται από τους περιορισμούς σχετικά με τις ενδομεταφορές, ακόμη και αν η μεταφορά του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου πληρούσε τις προϋποθέσεις της συνδυασμένης μεταφοράς κατά την έννοια του εν λόγω κανόνα.

Αναστέλλει τη διαδικασία έως την έκδοση της απόφασης του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σ κ ε π τ ι κ ό

I.

Στις 22.1.2020 και τις 6.2.2020, η Bundesamt für Güterverkehr (ομοσπονδιακή υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών, Γερμανία) διενήργησε έλεγχο στην επιχείρηση Contargo Rhein-Neckar GmbH, [παραλειπόμενα] που εδρεύει στο Ludwigshafen (Γερμανία): στο πλαίσιο αυτό, αμφισβήτησε συνολικά 60 πράξεις μεταφοράς που πραγματοποιήθηκαν από την TIM-Trans Impex SRL [παραλειπόμενα] για λογαριασμό της επιχείρησης Contargo κατά την περίοδο από τις 6.5.2019 έως τις 27.5.2019. Η ενδιαφερομένη είναι η διαχειρίστρια της επιχείρησης TIM-Trans. Η Bundesamt (ομοσπονδιακή υπηρεσία) της καταλογίζει ότι μετέφερε σε τουλάχιστον 57 περιπτώσεις, κενά εμπορευματοκιβώτια που δεν εμπίπτουν στο καθεστώς προνομιακής μεταχείρισης των συνδυασμένων μεταφορών σύμφωνα με τα άρθρα 15 επ. του Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (γερμανικού κανονισμού για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τις

ενδομεταφορές) και συνιστούν, επομένως, πράξεις ενδομεταφορών. Ως εκ τούτου, η ενδιαφερομένη παραβίασε, ως διαχειρίστρια, τον περιορισμό των 3 ενδομεταφορών εντός περιόδου 7 ημερών που προβλέπει το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009.

Η ενδιαφερομένη δεν αρνείται την πραγματοποίηση των ίδιων των μεταφορών. Ωστόσο, υποστηρίζει ότι η μεταφορά των κενών εμπορευματοκιβωτίων αποτελούσε μέρος της μεταφοράς των έμφορτων εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία –σε αυτό το σημείο συμφωνούν η Bundesamt für Güterverkehr (ομοσπονδιακή υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών) και η ενδιαφερομένη– εμπίπτουν στο καθεστώς προνομιακής μεταχείρισης των λεγόμενων συνδυασμένων μεταφορών και πληρούσαν όλες τις προϋποθέσεις των άρθρων 15 επ. του Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (γερμανικού κανονισμού για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τις ενδομεταφορές). Θεωρεί ότι οι εν λόγω πράξεις μεταφοράς κενών εμπορευματοκιβωτίων μετά την εκφόρτωση έως το νέο σημείο φόρτωσης αποτελούν μέρος της συνολικής σύμβασης μεταφοράς και δεν μπορούν εξετασθούν μεμονωμένα. Συγκεκριμένα, ο επιχειρηματικός σκοπός της ενδιαφερομένης συνίσταται στη μεταφορά πλήρων εμπορευματοκιβωτίων με την παραλαβή τους από τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο εσωτερικό προς τον εκάστοτε παραλήπτη και η περαιτέρω μεταφορά των κενών, μετά την εκφόρτωση, εμπορευματοκιβωτίων σε τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο εσωτερικό. Το πλήρες εμπορευματοκιβώτιο παραμένει κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης πάνω στο σασί του φορτηγού και, με τον ίδιο τρόπο, φορτώνεται επίσης το κενό εμπορευματοκιβώτιο. Μετά την εκ νέου φόρτωση πραγματοποιείται στη συνέχεια η μεταφορά προς τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων στο εσωτερικό και από εκεί προς λιμένες με σκοπό τη μεταφορά με πλοίο θαλάσσης. Λαμβανομένου υπόψη τόσο του γενικού σκοπού της Ευρωπαϊκής Ένωσης περί αποτελεσματικής υλοποίησης της κυκλοφορίας και μείωσης της επιβάρυνσης των οδών και του περιβάλλοντος στο μέτρο του δυνατού, όσο του συγκεκριμένου επιχειρηματικού μοντέλου, είναι, επομένως, ορθό να μην εξετάζεται η μεταφορά των κενών εμπορευματοκιβωτίων μεμονωμένα, αλλά ως μέρος της συνολικής σύμβασης μεταφοράς και, ως εκ τούτου, να εμπίπτει στο καθεστώς προνομιακής μεταχείρισης των συνδυασμένων μεταφορών. Τα ανωτέρω εκθέτει λεπτομερώς η ενδιαφερομένη με το από 4.1.2022 υπόμνημα της συνηγόρου της (ΒΙ. 40 επ. του φακέλου της κύριας δίκης). Αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών– της 20.7.2020, η οποία είναι διαθέσιμη σε επίσημη μετάφραση στη γερμανική στο ΒΙ. 21 επ. του φακέλου της κύριας δίκης· το πρωτότυπο κείμενο στην αγγλική είναι διαθέσιμο στο ΒΙ. 17 επ. του φακέλου της κύριας δίκης. Στο εν λόγω κείμενο, σε απάντηση επί ερωτήματος του [παραλειπόμενα] διαχειριστή του DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V., που εδρεύει στο Βερολίνο, η Επιτροπή εκθέτει ότι υπάρχουν διαφορετικές ερμηνείες των οικείων διατάξεων του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον νομικό χαρακτηρισμό της μεταφοράς κενών εμπορευματοκιβωτίων πριν ή μετά την πραγματική «κύρια μεταφορά». Ειδικότερα, οι γερμανικές υπηρεσίες υποστήριξαν ότι η μεταφορά των κενών

εμπορευματοκιβωτίων πριν [από φόρτωση] ή μετά από εκφόρτωση ενέπιπτε στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 και ότι, ως εκ τούτου, έπρεπε επίσης να πληροί τις προϋποθέσεις περί ενδομεταφορών. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι πράξεις μεταφοράς, όπως η επίμαχη εν προκειμένω, οι οποίες εξυπηρετούν αποκλειστικά τη μεταφορά κενού εμπορευματοκιβωτίου έως το σημείο φόρτωσης/εκφόρτωσης πρέπει επίσης να θεωρούνται μέρος του συνόλου της μεταφοράς και να διακρίνονται, από την άποψη αυτή, από την περίπτωση της αυτοτελούς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, για παράδειγμα όταν αυτά αγοράζονται ή μισθώνονται. Εν προκειμένω, θα μπορούσε αναμφίβολα να εφαρμοσθεί ο κανονισμός (ΕΚ) 1072/2009. Ωστόσο, υπάρχουν επίσης περιπτώσεις στις οποίες η μεταφορά του κενού εμπορευματοκιβωτίου αποτελεί αναπόσπαστο μέρος σύμβασης μεταφοράς που καλύπτεται από την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου και, ως εκ τούτου, εμπίπτει στο καθεστώς προνομιακής μεταχείρισης των συνδυασμένων μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, βέβαια, δεν υπάρχει κανένας λόγος η μεταφορά κενών εμπορευματοκιβωτίων στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς να θεωρείται χωριστή πράξη υποκείμενη στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009, ιδίως όσον αφορά τους κανόνες περί ενδομεταφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή εκθέτει στη γνωμοδότησή της: «Εν κατακλείδι, πρέπει ακόμη να διευκρινισθεί ότι τυχόν περαιτέρω μεταφορά εμπορευματοκιβωτίου από τερματικό σταθμό στον οποίο θα έπρεπε να παραμείνει το κενό εμπορευματοκιβώτιο δυνάμει της σύμβασης μεταφοράς, προς τον τερματικό σταθμό από τον οποίο προήλθε, ενδεχομένως δεν καλύπτεται από τα προεκτεθέντα και πιθανότατα συνιστά αυτοτελή πράξη μεταφοράς».

Στις 30.10.2020, η αρμόδια για την επιβολή κυρώσεων Bundesamt für Güterverkehr (ομοσπονδιακή υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών) εξέδωσε πράξη επιβολής προστίμου ύψους 8 625,00 ευρώ για παράβαση, εξ αμελείας, της νομοθεσίας περί ενδομεταφορών (ΒΙ. 211 επ. του συμπληρωματικού φακέλου της κύριας δίκης).

Η πράξη αυτή κοινοποιήθηκε στις 5.11.2020 στον συνήγορο κατά τον χρόνο εκείνο (ΒΙ. 222 επ. του συμπληρωματικού φακέλου της κύριας δίκης). Η διοικητική ένστασή του φέρει ημερομηνία 9.11.2020 και υποβλήθηκε στην υπηρεσία αυθημερόν (ΒΙ. 223 επ. του συμπληρωματικού φακέλου της κύριας δίκης). Η ενδιαφερομένη στηρίζει την διοικητική ένσταση στην ίδια αιτιολογία που είχε διατυπωθεί ήδη κατά την ακρόαση. Ειδικότερα, υποστήριξε ότι οι επίδικες πράξεις μεταφοράς εμπίπτουν στην εξαίρεση ως προς τις συνδυασμένες μεταφορές, την οποία προβλέπει η οδηγία 92/106/ΕΟΚ και το άρθρο 13 του Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (γερμανικού κανονισμού για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τις ενδομεταφορές)· επιπλέον, πρόκειται για ενιαία σύμβαση μεταφοράς κατ' άρθρον 407, παράγραφος 1, του γερμανικού Handelsgesetzbuch (εμπορικού κώδικα). Συγκεκριμένα, οι πράξεις μεταφοράς δεν πρέπει να εξετάζονται μεμονωμένα, αλλά, αντιθέτως, συνιστούν μέρος της κύριας σύμβασης.

Η Bundesamt für Güterverkehr (ομοσπονδιακή υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών) υποστηρίζει ότι η μεταφορά κενών εμπορευματοκιβωτίων πριν ή μετά από φόρτωση/εκφόρτωση δεν εμπίπτει στο καθεστώς προνομιακής μεταχείρισης των συνδυασμένων μεταφορών κατά την έννοια των άρθρων 13 επ. του Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (γερμανικού κανονισμού για τις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τις ενδομεταφορές), αλλά πρέπει, αντιθέτως, να εξετάζεται μεμονωμένα ως σύνολο αυτοτελών συμβάσεων μεταφοράς. Για τον λόγο αυτόν, στην περίπτωση κατά την οποία η μεταφορά αυτή πραγματοποιείται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες στην αλλοδαπή, αυτές εμπίπτουν στις διατάξεις του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009, με αποτέλεσμα να πρέπει να τηρούνται οι περιορισμοί στις ενδομεταφορές που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός –ιδίως η υποχρέωση πραγματοποίησης διεθνούς μεταφοράς και η ρύθμιση περί 3 ενδομεταφορών εντός περιόδου 7 ημερών.

II.

Το αιτούν δικαστήριο –το Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας) [παραλειπόμενα]– εκτιμά ότι, βάσει της μέχρι σήμερα κατάστασης των πραγμάτων, είναι, εν προκειμένω, καθοριστικής σημασίας το ζήτημα αν η μεταφορά των κενών εμπορευματοκιβωτίων πριν ή μετά από φόρτωση/εκφόρτωση αποτελεί μέρος της μεταφοράς του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών ή αν πρέπει να αξιολογείται από νομικής απόψεως ως χωριστή μεταφορά.

Το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν περιέχει, εν προκειμένω, σαφείς κανόνες. Τέτοιοι κανόνες δεν προκύπτουν ούτε από το γερμανικό εθνικό δίκαιο.

1.

Κατ' αρχάς, ο κανονισμός (ΕΚ) 1072/2009 δεν περιέχει σαφείς κανόνες. Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 16, ο εν λόγω κανονισμός δεν εφαρμόζεται ακριβώς στις συνδυασμένες μεταφορές, δεδομένου ότι αυτή έχει ως εξής:

«(16) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις διατάξεις αναφορικά με την εισερχόμενη ή εξερχόμενη οδική μεταφορά αγαθών ως σκέλος δρομολογίου συνδυασμένων μεταφορών όπως ορίζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (2) ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38. (2).

Τα εθνικά οδικά δρομολόγια εντός κράτους μέλους υποδοχής τα οποία δεν αποτελούν μέρος συνδυασμένης μεταφοράς όπως ορίζεται με την οδηγία 92/106/ΕΟΚ εμπίπτουν στον ορισμό των ενδομεταφορών και υπόκεινται συνεπώς στις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.»

Αυτό σημαίνει ότι οι διατάξεις που αφορούν την άφιξη και την αναχώρηση μεταφερόμενων εμπορευμάτων στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς δεν

θίγονται, πλην όμως δεν αποσαφηνίζει το ζήτημα τι ακριβώς αποτελεί μέρος της συνδυασμένης αυτής μεταφοράς.

Η αιτιολογική σκέψη 16 ορίζει επίσης ότι τα εθνικά οδικά δρομολόγια που δεν αποτελούν μέρος συνδυασμένης μεταφοράς καλύπτονται από τους κανόνες περί ενδομεταφορών, πλην όμως δεν αποσαφηνίζει το ζήτημα αν οι επίμαχες εν προκειμένω πράξεις μεταφοράς αποτελούν ή όχι μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς.

2.

Ομοίως, η οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, δεν περιέχει καμία σαφή ρύθμιση. Βεβαίως, η αιτιολογική σκέψη, κατά την οποία θεωρείται αναγκαία, χάριν του γενικού συμφέροντος, η περαιτέρω ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών ως εναλλακτικής προς τις οδικές μεταφορές, θα μπορούσε να συνηγορεί υπέρ μιας ευρείας ερμηνείας. Ωστόσο, κατά της άποψης αυτής θα μπορούσε να αναφερθεί η πολύ λεπτομερής ρύθμιση του άρθρου 1, η οποία, μεταξύ άλλων, όχι μόνον απαιτεί το εμπορευματοκιβώτιο να έχει συγκεκριμένο ελάχιστο μήκος (μήκος 20 πόδια), αλλά προβλέπει περαιτέρω ότι χρησιμοποιείται το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο ή οι εσωτερικές πλωτές οδοί ή μια διαδρομή διά θαλάσσης άνω των 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή και, επιπλέον, ότι τα εμπορεύματα είτε μεταφέρονται όσον αφορά το αρχικό τμήμα της διαδρομής ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης και τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης ή, αντίστοιχα, όσον αφορά το τελικό τμήμα της διαδρομής ανάμεσα στον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και το σημείο εκφόρτωσης είτε μέσα σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 150 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, από τον ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Αυτή η πολύ λεπτομερής ρύθμιση συνηγορεί υπέρ του να μην θεωρείται η μεταφορά των κενών εμπορευματοκιβωτίων πριν [τη φόρτωση] ή μετά την εκφόρτωση, ενιαία και σε κάθε περίπτωση, μέρος της συνδυασμένης μεταφοράς που υπόκειται σε προνομιακή μεταχείριση· συγκεκριμένα, η μεταφορά αυτή των κενών εμπορευματοκιβωτίων θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί όχι μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, αλλά τακτικά σε αποστάσεις κατά πολύ μεγαλύτερες των 100 ή 150 χιλιομέτρων και επίσης μεταξύ ευρωπαϊκών κρατών· υπό τις συνθήκες αυτές, θα ήταν αμφίβολο αν ο σκοπός και το πνεύμα της προνομιακής μεταχείρισης των συνδυασμένων μεταφορών –ήτοι η μείωση της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος και των ευρωπαϊκών οδών– θα εξακολουθούσε να πληρούνται και αν, ως εκ τούτου, θα δικαιολογείτο η προνομιακή μεταχείριση της μεταφοράς των κενών εμπορευματοκιβωτίων.

Κατά της διασταλτικής ερμηνείας μπορεί να αντιταχθεί, κατά το αιτούν δικαστήριο, το άρθρο 3 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών·

συγκεκριμένα, το εν λόγω άρθρο δεν προβλέπει ότι στο έγγραφο μεταφοράς αναγράφονται και επιβεβαιώνονται στοιχεία για τον τόπο και τη διαδρομή της μεταφοράς του κενού εμπορευματοκιβωτίου.

Ο έλεγχος των προϋποθέσεων σχετικά με την τήρηση των απαιτήσεων των συνδυασμένων εμπορικών μεταφορών, ο οποίος προφανώς επιδιώκεται με το άρθρο 3, –ιδίως η αναγραφή των σιδηροδρομικών σταθμών και των θαλάσσιων λιμένων όσον αφορά τη φόρτωση/εκφόρτωση– ο οποίος πρέπει να καταχωρείται πριν από την πραγματοποίηση της μεταφοράς και να επιβεβαιώνεται με σφραγίδα της εκάστοτε αρμόδιας διοικητικής αρχής, δεν καλύπτει, κατά το αιτούν δικαστήριο, τις πράξεις οδικής μεταφοράς των κενών εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ των σημείων φόρτωσης και εκφόρτωσης. Οι πράξεις αυτές μεταφοράς δεν θα καλύπτονταν από τις αυστηρές ουσιαστικές προϋποθέσεις του άρθρου 1 και τις αυστηρές τυπικές προϋποθέσεις του άρθρου 3 όσον αφορά την επιβεβαίωση, τον έλεγχο και τον καθορισμό των διαδρομών της μεταφοράς και μπορούν, επομένως, να διαμορφώνονται σχετικά ελεύθερα. Αυτό προφανώς δεν ανταποκρίνεται στη βούληση του Συμβουλίου ως προς την εν λόγω οδηγία.

3.

Τέλος, από το γερμανικό εμπορικό δίκαιο, ιδίως από το άρθρο 407 του Handelsgesetzbuch (γερμανικού εμπορικού κώδικα), δεν προκύπτει κανένα στοιχείο για την ερμηνεία. Στο πλαίσιο αυτό, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η συγκεκριμένη συμβατική ρύθμιση –ιδίως το ζήτημα αν η μεταφορά των κενών εμπορευματοκιβωτίων αποτελεί μέρος της σύμβασης μεταφοράς που αφορά τα πλήρη εμπορευματοκιβώτια– δεν ασκεί επιρροή από νομικής απόψεως. Συγκεκριμένα, το ιδιωτικό δίκαιο των συμβάσεων δεν μπορεί να οριοθετεί ή να επηρεάζει ρυθμίσεις δημοσίου δικαίου, όπως, εν προκειμένω, τους κανόνες του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα, δεν μπορεί να παρέχεται στους συμβαλλομένους η δυνατότητα μέσω συγκεκριμένης διαμόρφωσης της διεπόμενης από το αστικό δίκαιο σύμβασής τους μεταφοράς να καταστρατηγούν κανόνες δημοσίου δικαίου και διατάξεις περί προστατίμων.

III.

Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η αποσαφήνιση του ερωτήματος αυτού είναι, αφενός, κρίσιμη για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης κατά τα άνω. Αφετέρου, εκτιμά ότι είναι επίσης επωφελής για τον ομοιόμορφο χειρισμό εντός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δεδομένου ότι στο εν λόγω ερώτημα μπορεί δοθεί διαφορετική απάντηση με αποτέλεσμα οι συνδυασμένες μεταφορές να περιλαμβάνουν τη μεταφορά των κενών εμπορευματοκιβωτίων σε ορισμένες χώρες και σε άλλες όχι. Αυτό θα είχε ως συνέπεια την άνιση μεταχείριση, δεδομένου ότι στα κράτη που προκρίνουν μια αυστηρότερη ερμηνεία, όπως προς το παρόν η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, πρέπει κατ' ανάγκην να αναμένονται παραβάσεις των κανόνων περί ενδομεταφορών και, ως εκ τούτου, πρόστιμα μεγάλου ύψους, ενώ στα κράτη που υιοθετούν μια ευρύτερη ερμηνεία ισχύει η προνομιακή μεταχείριση των συνδυασμένων μεταφορών και, επομένως,

οι επιχειρήσεις απολαύουν μεγαλύτερης ελευθερίας κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Για λόγους ασφάλειας δικαίου και ίσης μεταχείρισης του συνόλου των επιχειρήσεων μεταφορών οι οποίες κατόπιν συνδυασμένης μεταφοράς πραγματοποιούν τη μεταφορά κενών εμπορευματοκιβωτίων κρίνεται, συνεπώς, σκόπιμο να δοθεί ενιαία απάντηση στο ερώτημα αυτό σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εξ όσων γνωρίζει το αιτούν δικαστήριο, δεν υπάρχει νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί του ερωτήματος αυτού.

[παραλειπόμενα]

ΕΠΙΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ