

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-246/22-1

Sprawa C-246/22

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

8 kwietnia 2022 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Köln (Niemcy)

Data wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

25 marca 2022 r.

Strona obwiniona:

BW

Uczestnicy postępowania:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[...]

[...]

Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii)

Postanowienie

W postępowaniu w sprawie wymierzenia grzywny

przeciwko BW,
zamieszkały [...] Rumunia
[...]

z tytułu wykroczenia zgodnie z przepisami dotyczącymi kabotażu

Amtsgericht Köln

[...]

w dniu 25 marca 2022 r.

postanowił:

Sprawa zostaje przedłożona Trybunałowi Sprawiedliwości na podstawie art. 267 lit. a) TFUE w celu rozstrzygnięcia poniższego pytania prejudycjalnego:

Czy transport pustych kontenerów do [miejsca załadunku] względnie z [miejsca rozładunku] stanowi nierozdzielny element przewozu załadowanych kontenerów, tak iż przewóz pustych kontenerów jest objęty uprzywilejowaniem transportu pełnych kontenerów w zakresie, w jakim w transporcie kombinowanym są one wyłączone z przepisów dotyczących kabotażu?

Kwestię prawną mającą znaczenie dla sprawy stanowi to, czy przewóz pustych kontenerów, który sam w sobie nie spełnia przesłanek transportu kombinowanego w rozumieniu § 15 - § 17 Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (rozporządzenia w sprawie transgranicznego przewozu drogowego i przewozu kabotażowego), jest uprzywilejowany w rozumieniu wspomnianych przepisów i tym samym zwolniony z ograniczeń w odniesieniu do przewozu kabotażowego również wtedy, gdy przewóz załadowanego kontenera spełniał przesłanki transportu kombinowanego w rozumieniu wspomnianych przepisów.

Postępowanie zostaje zawieszono do chwili wydania orzeczenia przez Trybunał Sprawiedliwości.

Uzasadnienie

I.

W dniach 22 stycznia 2020 r. oraz 6 lutego 2020 r. Bundesamt für Güterverkehr (federalny urząd transportu towarowego) przeprowadził kontrolę w zakładzie przedsiębiorstwa Contargo Rhein-Neckar GmbH, [...] Ludwigshafen; w trakcie kontroli zakwestionował łącznie 60 przewozów, zrealizowanych przez przedsiębiorstwo TIM-Trans Impex SRL [...] w okresie od 5 maja 2019 r. do 27 maja 2019 r. na rzecz przedsiębiorstwa Contargo. Obwiniona jest dyrektorem zarządzającym przedsiębiorstwa TIM-Trans. Bundesamt zarzuca jej dokonanie przewozu pustych kontenerów w co najmniej 57 przypadkach, które nie są objęte przywilejem transportu kombinowanego zgodnie z § 15 i nast. Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr i tym samym nie stanowiły przewozu kabotażowego. Obwiniona, jako dyrektor zarządzający, naruszyła zatem ograniczenie „3 w ciągu 7” zawarte w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Obwiniona nie kwestionuje wykonania samych przewozów. Stoi jednak na stanowisku prawnym, że przewóz pustych kontenerów był częścią przewozu

kontenerów załadowanych, które – w tym zakresie Bundesamt für Güterverkehr i obwiniona są zgodni – są objęte uprzywilejowaniem tzw. transportu kombinowanego i spełniają wszystkie warunki, o których mowa w § 15 i nast. Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr. Uważa ona, że te przewozy pustych kontenerów po rozładunku do nowego miejsca załadunku są elementem całej umowy przewozu i nie mogą być rozpatrywane oddzielnie. Celem handlowym obwinionej jest bowiem przewóz pełnych kontenerów do danego odbiorcy poprzez przejęcie w śródlądowym terminalu kontenerowym i dalszy przewóz po rozładunku pustych wówczas kontenerów do śródlądowego terminalu kontenerowego. Pełny kontener pozostaje na podwoziu samochodu ciężarowego podczas rozładunku i w ten sam sposób jest ładowany również pusty kontener. Po ponownym załadunku przewóz odbywa się następnie do śródlądowego terminalu kontenerowego, a stamtąd do portów w celu przewozu statkiem pełnomorskim. Biorąc pod uwagę zarówno ogólny cel UE, jakim jest efektywne zarządzanie natężeniem ruchu i jak zmniejszenie, w miarę możliwości, obciążenia dróg i środowiska, a także biorąc pod uwagę ten szczególny model biznesowy, słuszne jest zatem rozpatrywanie pustych kontenerów nie oddzielnie, lecz jako części całej umowy przewozu i tym samym objęcie uprzywilejowaniem transportu kombinowanego. Obwiniona wyjaśnia to szczegółowo w piśmie obrońcy z dnia 4 stycznia 2022 r. (karta 40 i nast. akt głównych). W szczególności odwołuje się do stanowiska Komisji Europejskiej – Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu – z dnia 20 lipca 2020 r., które można znaleźć w oficjalnym tłumaczeniu na język niemiecki na karcie 21 i nast. akt głównych; oryginalna informacja w języku angielskim znajduje się na karcie 17 i nast. akt głównych. W tej informacji udzielonej w odpowiedzi na zapytanie [...] dyrektora zarządzającego DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. w Berlinie Komisja wyjaśnia, że istnieją różne interpretacje odpowiednich przepisów prawa europejskiego, jeśli chodzi o kwalifikację prawną przewozu pustych kontenerów przed lub po właściwym „przewozie głównym”. W szczególności władze niemieckie utrzymują, że przewóz pustych kontenerów przed [załadunkiem] lub po rozładunku podlega przepisom rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, a zatem musi również spełniać warunki dotyczące kabotażu. Komisja jest zdania, że również przewozy takie jak będące przedmiotem sporu w niniejszej sprawie, które służą wyłącznie do transportu pustego kontenera do załadunku lub rozładunku, należy uważać za część całego przewozu i pod tym względem należy je odróżnić od przypadku autonomicznego przewozu kontenerów, na przykład jeśli zostały one zakupione lub wzięte w leasing. Zdecydowanie może tutaj mieć zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 1072/2009. Istnieją tu jednak również przypadki, w których przewóz pustego kontenera jest częścią umowy przewozu, która jest objęta dyrektywą Rady 92/106/EWG, a tym samym jest objęta uprzywilejowaniem przewozu kombinowanego. Z drugiej jednak strony nie ma powodów, aby przewóz pustych kontenerów w ramach przewozu w transporcie kombinowanym traktować jako odrębną operację podlegającą przepisom rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, w szczególności w odniesieniu do przepisów dotyczących kabotażu. Komisja stwierdza dalej w swojej opinii: „Na koniec

należy wyjaśnić, że ewentualny dalszy przewóz kontenera z terminalu, w którym pusty kontener powinien zostać pozostawiony zgodnie z umową przewozu, do terminalu, z którego pierwotnie przybył, może nie być objęty powyższymi uwagami i równie dobrze może stanowić autonomiczną operację przewozu”.

W dniu 30 października 2020 r. właściwy dla wymierzenia kary Bundesamt für Güterverkehr wydał decyzję nakładającą grzywnę w wysokości 8625 EUR za nieumyślne naruszenie przepisów dotyczących przewozu kabotażowego (karta 211 i nast. akt uzupełniających).

Decyzja ta została doręczona ówczesnemu obrońcy w dniu 5 listopada 2020 r. (karta 222 akt uzupełniających). Jego sprzeciw nosi datę 9 listopada 2020 r. i wpłynął do organu tego samego dnia (karta 223 akt uzupełniających). Obwiniona uzasadnia swój sprzeciw w ten sam sposób, w jaki wyraziła się już podczas przesłuchania. W szczególności wyraziła swoje przekonanie, że pod względem prawnym kwestionowane przewozy są objęte wyjątkiem na mocy dyrektywy 92/106/EWG tudzież § 13 Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr przewidzianym dla transportu kombinowanego; ponadto chodzi o jednolite zlecenie przewozu zgodnie z § 407 ust. 1 Handelsgesetzbuch (niemieckiego kodeksu handlowego). Przewozy nie powinny być bowiem rozpatrywane oddzielnie, lecz przeciwnie stanowią one część umowy głównej.

Bundesamt für Güterverkehr stoi na stanowisku prawnym, że przewóz pustych kontenerów przed lub po załadunku/rozładunku nie jest objęty uprzywilejowaniem transportu kombinowanego w rozumieniu § 13 i nast. Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr, lecz przeciwnie należy go traktować oddzielnie jako indywidualne zlecenia transportowe. W przypadku gdy transport ten jest wykonywany przez przedsiębiorstwa mające siedzibę za granicą, podlegają one zatem przepisom art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 z tym skutkiem, że muszą być przestrzegane ustanowione tam ograniczenia dotyczące kabotażu – w szczególności obowiązek dotyczący wykonania przewozu transgranicznego oraz reguła „3 w ciągu 7”.

II.

Sąd odsyłający – Amtsgericht Köln – [...] – uważa w świetle dotychczasowego stanu rzeczy, że w niniejszej sprawie decydujące znaczenie ma pytanie, czy przewóz pustych kontenerów przed lub po załadunku/rozładunku uczestniczy w transporcie załadowanego kontenera w ramach transportu kombinowanego czy też przewóz ten należy oceniać jako prawnie samodzielny transport.

Prawo europejskie nie zawiera w tym względzie jasnej regulacji. Nie wynika ona również z niemieckiego prawa krajowego.

1.

4

Przed wszystkim rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 nie zawiera jednoznacznej regulacji. Zgodnie z 16 motywem nie ma ono aktualnie zastosowania do transportu kombinowanego, albowiem motyw ten brzmi:

„16) Niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów dotyczących drogowego przywozu lub wywozu towarów jako jednego z etapów transportu kombinowanego, określonych w dyrektywie Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi [Dz.U. L 368 z dnia 17 grudnia 1992 r., s. 38].

Krajowe przewozy drogowe na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, które nie są elementem transportu kombinowanego zgodnie z dyrektywą 92/106/EWG, objęte są definicją kabotażu i dlatego powinny podlegać wymogom niniejszego rozporządzenia”.

To oznacza, że nie należy naruszać przepisów dotyczących przywozu i wywozu towarów w ramach transportu kombinowanego, ale rzeczony motyw nie wypowiada się w kwestii, co dokładnie stanowi element tego transportu kombinowanego.

W dalszej kolejności 16 motyw stanowi, że krajowe przewozy, które nie są elementem transportu kombinowanego, powinny podlegać przepisom dotyczącym kabotażu, jednakże również nie wypowiada się w kwestii, czy będące przedmiotem niniejszej sprawy przewozy stanowią element transportu kombinowanego.

2.

Również dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi nie zawiera wyraźnej regulacji. Prawdą jest, że motyw, w którym uznano za konieczne w interesie ogólnym dalsze rozwijanie transportu kombinowanego jako alternatywy dla transportu drogowego, mógłby przemawiać za szeroką wykładnią. Przeciwno takiej wykładni mogłoby jednak przemawiać bardzo szczegółowe uregulowanie w art. 1, które w szczególności wymaga nie tylko, aby kontener miał określoną minimalną długość (20 stóp długości), ale również stanowi, że transport na początkowym lub końcowym odcinku trasy musi odbywać się drogą, a pozostała część koleją, drogą wodną śródlądową lub morską przekraczającą odległość 100 km w linii prostej, a ponadto że towary są przewożone między miejscem załadunku towarów a najbliższą odpowiednią stacją załadunkową na początkowym odcinku, a także między najbliższymi odpowiednimi stacjami rozładunkowymi a miejscem, w którym towary są rozładowywane na końcowym odcinku, lub w promieniu nieprzekraczającym 150 km w linii prostej od portu żeglugi śródlądowej lub portu morskiego załadunku lub rozładunku. To bardzo szczegółowe uregulowanie przemawia za tym, aby nie uznawać generalnie przewozu pustych kontenerów

przed [załadunkiem] i po rozładunku we wszystkich przypadkach za element uprzywilejowanego transportu kombinowanego; ten przewóz pustych kontenerów mógłby bowiem odbywać się nie tylko w wyjątkowych przypadkach, ale regularnie na dystansach znacznie większych niż 100 lub 150 km, a także między państwami europejskimi; tym samym powstałaby wątpliwość, czy cel uprzywilejowania transportu kombinowanego – a mianowicie odciążenie środowiska i europejskich dróg – byłby nadal realizowany i czy w związku z tym uprzywilejowanie przewozu pustych kontenerów byłoby uzasadnione.

Zdaniem sądu odsyłającego przeciwko wykładni rozszerzającej przemawia również art. 3 dyrektywy Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi; przepis ten nie przewiduje bowiem, że w dokumencie przewozowym jest podawana i potwierdzana informacja o miejscu i trasie przewozu pustego kontenera.

Wyraźnie zamierzona na mocy art. 3 kontrola przesłanek dotyczących przestrzegania wymagań kombinowanego transportu handlowego – w szczególności podania stacji kolejowych i portów morskich załadunku i rozładunku – które muszą być wpisane przed wykonaniem przewozu i potwierdzone pieczęcią przez właściwy organ administracji, nie obejmuje zdaniem sądu odsyłającego przewozów drogowych pustych kontenerów mających miejsce między załadunkiem a rozładunkiem. Przewozy te nie byłyby objęte ścisłymi merytorycznymi wymogami art. 1 i ścisłymi wymogami formalnymi art. 3 w odniesieniu do potwierdzenia, kontroli i określenia trasy transportu i dlatego mogłyby być organizowane stosunkowo swobodnie. Jest to wyraźnie niezgodne z wolą Rady wyrażoną we wspomnianej dyrektywie.

3.

Wreszcie wskazówka dla interpretacji nie wynika z niemieckiego prawa handlowego, w szczególności § 407 Handelsgesetzbuch (HGB). W tym względzie sąd odsyłający przyjmuje, że konkretna treść umowy – w szczególności kwestia, czy przewóz pustych kontenerów jest częścią umowy przewozu w odniesieniu do pełnych kontenerów – nie może odgrywać żadnej roli pod względem prawnym. Prywatne prawo umów nie może bowiem określać ani wpływać na regulacje publicznoprawne, takie jak regulacje europejskie w niniejszej sprawie. W szczególności nie można pozostawić stronom możliwości obchodzenia przepisów publicznoprawnych dotyczących grzywien poprzez określone ukształtowanie ich cywilnoprawnej umowy przewozu.

III.

Sąd odsyłający uważa, jak stwierdzono powyżej, wyjaśnienie tego pytania, po pierwsze, za istotne dla rozstrzygnięcia w sprawie. Po drugie, uważa je za właściwe również w interesie jednolitej praktyki w państwach członkowskich Unii Europejskiej, ponieważ na to pytanie można udzielić różnych odpowiedzi,

w wyniku czego transport kombinowany obejmowałby w niektórych krajach przewóz pustych kontenerów, zaś w innych nie. Skutkiem byłoby nierówne traktowanie, ponieważ w krajach, które preferują ścisłą wykładnię, takich jak obecnie Republika Federalna Niemiec, należy nieuchronnie spodziewać się naruszeń przepisów dotyczących kabotażu, a co za tym idzie wysokich grzywien, podczas gdy w krajach dokonujących szerokiej wykładni mają zastosowanie przywileje transportu kombinowanego, a w związku z tym przedsiębiorstwa mogą działać bardziej swobodnie. Ze względów pewności prawa i równego traktowania wszystkich przedsiębiorstw transportowych, które wykonują przewóz pustych kontenerów w powiązaniu z transportem kombinowanym, wydaje się zatem właściwe, aby uzyskać jednolitą w całej Europie odpowiedź na to pytanie.

O ile wiadomo, Trybunał Sprawiedliwości nie dokonał jeszcze żadnych rozstrzygnięć w tej kwestii.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY