

Anonimizirana različica

Prevod

C-246/22 – 1

Zadeva C-246/22

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

8. april 2022

Predložitveno sodišče:

Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu, Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

25. marec 2022

Zadevna stranka:

BW

Ob udeležbi:

Staatsanwaltschaft Köln (državno tožilstvo, Köln)

Bundesamt für Güterverkehr (zvezni urad za prevoz blaga)

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu, Nemčija)

Sklep

V prekrškovnem postopku

proti BW,
stanujoč [...] (ni prevedeno) v Romuniji
[...] (ni prevedeno)
zaradi prekrška na področju zakonodaje o kabotaži

je Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu)

[...] (ni prevedeno)

25. marca 2022

sklenilo:

Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267, prvi odstavek, točka (a), PDEU v predhodno odločanje predloži to vprašanje:

Ali je prevoz praznih zabojnikov do kraja [nakladanja] ali od [kraja razkladanja] neločljiv del prevoza polnih zabojnikov, tako da je prevoz praznih zabojnikov deležen privilegija prevoza polnih zabojnikov v delu, v katerem so ti pri kombiniranem prevozu izvzeti iz predpisov o kabotaži?

Pravno vprašanje, ki je pomembno za odločitev, je, ali je prevoz praznih zabojnikov, ki sam po sebi ne izpolnjuje pogojev kombiniranega prevoza v smislu členov od 15 do 17 „Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (uredba o mednarodnem cestnem prevozu blaga in kabotaži)“, privilegirani v smislu tega predpisa in torej izvzeti iz omejitev, ki veljajo za kabotažo, tudi takrat, ko prevoz polnega zabojnika izpolnjuje pogoje kombiniranega prevoza v smislu navedenega predpisa.

Postopek se prekine do odločitve Sodišča Evropske unije.

Obrazložitev

I.

Bundesamt für Güterverkehr (zvezni urad za prevoz blaga) je 22. januarja 2020 in 6. februarja 2020 opravil nadzor poslovanja v družbi Contargo Rhein-Neckar GmbH, [...] (ni prevedeno) Ludwigshafen; ugotovil je napake pri skupno 60 prevozih, ki jih je za družbo Contargo opravila družba TIM-Trans Impex SRL [...] (ni prevedeno) v obdobju od 6. maja 2019 do 27. maja 2019. Zadevna oseba je poslovodja družbe TIM-Trans. Zvezni urad ji očita, da je v najmanj 57 primerih prevažala prazne zabojnike, za katere ne velja privilegij kombiniranega prevoza v skladu s členom 15 in naslednjimi „uredbe o mednarodnem cestnem prevozu blaga in kabotaži“, in je torej šlo za kabotažo. Zadevna oseba je kot poslovodja torej kršila omejitev 3-v-7 iz člena 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009.

Zadevna oseba ne izpodbija tega, da so bili prevozi opravljeni. Vendar pa s pravnega vidika meni, da je bil prevoz praznih zabojnikov del prevoza polnih zabojnikov, za katerega – glede tega se zvezni urad za prevoz blaga in zadevna oseba strinjata – velja privilegij tako imenovanega kombiniranega prevoza in izpolnjuje vse pogoje iz členov 15 in naslednjih „uredbe o mednarodnem cestnem prevozu blaga in kabotaži“. Meni, da so ti prevozi praznih zabojnikov po razkladanju do novega kraja nakladanja del celotne prevozne pogodbe in jih ni mogoče obravnavati ločeno. Poslovni namen zadevne stranke naj bi bil prevoz polnih zabojnikov s prevzemom na notranjem kontejnerskem terminalu do

vsakokratnega prejemnika in nadaljnji prevoz po razkladanju tokrat praznih zabojnikov do notranjega kontejnerskega terminala. Polni zabojnik naj bi med razkladanjem ostal na šasiji tovornjaka, prazen zabojnik pa naj bi se naložil na enak način. Po ponovnem nakladanju naj bi nato sledil prevoz do notranjega kontejnerskega terminala, od tam pa do пристanišč za prevoz z ladjo po morju. Ob upoštevanju splošnega cilja Unije, da se obseg prometa izvaja učinkovito ter da se čim bolj zmanjša obremenitev cest in okolja, ter ob upoštevanju tega posebnega poslovnega modela bi torej bilo pravilno, da se prevoz praznih zabojnikov ne obravnava ločeno, temveč kot del celotne prevozne pogodbe in bi torej moral biti deležen privilegija kombiniranega prevoza. Zadevna oseba je to podrobno pojasnila v pisnem stališču zagovornice z dne 4. januarja 2022 (stran 40 in naslednje v glavnem delu spisa). Sklicevala se je zlasti na stališče Evropske komisije – Generalni direktorat za mobilnost in promet – z dne 10. julija 2020, ki ga je v uradnem nemškem prevodu mogoče najti na strani 21 in naslednjih glavnega dela spisa; izvirnik v angleščini je mogoče najti na strani 17 in naslednjih glavnega dela spisa. V tem sporočilu, ki je odgovor na vprašanje [...] (ni prevedeno) poslovodje družbe DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. iz Berlina, Komisija navaja, da obstajajo različne razlage ustreznih določb evropskega prava glede pravne kvalifikacije prevoza praznih zabojnikov pred ali po dejanskem „glavnem prevozu“. Nemški organi so zlasti trdili, da prevoz praznih zabojnikov pred [nakladanjem] ali po razkladanju spada pod predpise Uredbe (ES) št. 1072/2009 in mora zato izpolnjevati tudi pogoje za kabotažo. Komisija meni, da je treba tudi prevoze, kot je obravnavani prevoz, katerih namen je izključno prevoz praznega zabojnika na kraj nakladanja ali razkladanja, obravnavati kot del celotnega prevoza in jih v tem pogledu razlikovati od samostojnega prevoza zabojnikov, na primer, kadar se jih kupi ali najame. Uredba (ES) št. 1072/2009 naj bi se tu zagotovo lahko uporabila. Vendar pa naj bi bili tu tudi primeri, ko je bil prevoz praznega zabojnika del prevozne pogodbe, ki naj bi bil zajet z Direktivo Sveta 92/106/EGS in torej deležen privilegija kombiniranega prevoza. Po drugi strani pa ni bilo razlogov, da bi se prevoz praznih zabojnikov v okviru kombiniranega prevoza obravnaval kot ločen prevoz, za katerega veljajo določbe Uredbe (ES) št. 1072/2009, zlasti v zvezi s pravili o kabotaži. Komisija v svojem stališču dalje navaja: „Nazadnje je treba pojasniti, da za morebitni nadaljnji prevoz zabojnika s terminala, kjer naj bi se v skladu s prevozno pogodbo pustil prazen zabojnik, na terminal, od koder je prvotno prišel, morda ne veljajo zgornje navedbe in lahko pomeni samostojni prevoz.“

Zvezni urad za prevoz blaga, ki je pristojen za izrekanje kazni, je 30. oktobra 2020 izdal odločbo o naložitvi globe v višini 8.625,00 EUR zaradi kršitve predpisov o kabotaži iz malomarnosti (str. 211 in naslednje prilog k spisu).

Ta sklep je bil takratnemu zagovorniku vročen 5. novembra 2020 (stran 222 priloge k spisu). Njegov ugovor je datiran z 9. novembrom 2020, organ pa ga je prejel istega dne (stran 223 priloge k spisu). Zadevna oseba je ugovor utemeljila tako kot že na zaslišanju. Zlasti je izrazila svoje pravno mnenje, da za sporne prevoze velja izjema za kombinirani prevoz v skladu z Direktivo 92/106/EGS oziroma členom 13 „uredbe o mednarodnem cestnem prevozu blaga in kabotaži“;

poleg tega naj bi šlo za enotno prevozno pogodbo v skladu s členom 407(1) nemškega Handelsgesetzbuch (trgovinski zakonik). Prevozov naj se namreč ne bi obravnavali ločeno, temveč kot del glavne pogodbe.

Pravno stališče zveznega urada za prevoz blaga je, da prevoz praznih zabojnikov pred ali po nakladanju/razkladanju ni deležen privilegija kombiniranega prevoza v smislu člena 13 in naslednjih „uredbe o mednarodnem cestnem prevozu blaga in kabotaži“, temveč ga je treba obravnavati ločeno kot posamezna naročila prevoza. Če bi ta prevoz opravljala podjetja s sedežem v tujini, bi zanje torej veljale določbe člena 8 Uredbe (ES) št. 1072/2009, zato bi bilo treba upoštevati omejitve kabotaže iz tega člena, zlasti obveznost opravljanja mednarodnega prevoza in pravilo 3-v-7.

II.

Predložitveno sodišče, Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu) [...] (ni prevedeno), na podlagi dosedanjega dejanskega stanja meni, da je v predloženi zadevi odločilno vprašanje, ali je prevoz praznih zabojnikov pred oziroma po nakladanju/razkladanju del prevoza polnega zabojnika v okviru kombiniranega prevoza ali ga je treba obravnavati kot pravno samostojen prevoz.

Evropska zakonodaja tega vprašanja ne ureja jasno. To tudi ne izhaja iz nemške nacionalne zakonodaje.

1.

Prvič, Uredba (ES) št. 1072/2009 tega ne ureja jasno. V skladu z uvodno izjavo 16 se ravno ne uporablja za kombinirani prevoz, saj je v njej navedeno:

„(16) Ta uredba ne posega v določbe o dohodnem ali odhodnem cestnem prevozu blaga kot delu kombiniranega prevoza iz Direktive Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami (7).

Nacionalni cestni prevozi v državi članici gostiteljici, ki niso del kombiniranega prevoza, kot je določen v Direktivi 92/106/EGS, spadajo pod opredelitev kabotaže in bi zanje morale zato veljati zahteve iz te uredbe.“

To pomeni, da se ne sme uporabiti določb o dohodnem ali odhodnem prevozu blaga kot delu kombiniranega prevoza, vendar se ne opredeli do vprašanja, kaj točno je del tega kombiniranega prevoza.

V uvodni izjavi 16 je nadalje določeno, da bi morali nacionalni prevozi, ki niso del kombiniranega prevoza, spadati pod pravila o kabotaži, vendar se tudi ne opredeli do vprašanja, ali so prevozi, ki so predmet tega postopka, del kombiniranega prevoza ali ne.

2.

4

Tudi „Direktiva Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami“ tega izrecno ne ureja. Uvodna izjava, v skladu s katero se šteje, da je v javnem interesu nujen hitrejši razvoj kombiniranih prevozov kot alternativa cestnemu prevozu, bi sicer lahko bila v prid široki razlagi. Vendar bi temu lahko nasprotovala zelo podrobna ureditev v členu 1, ki med drugim ne zahteva le, da mora imeti zabojnik določeno minimalno dolžino (20 čevljev), temveč tudi določa, da mora imeti začetni ali končni cestni del poti ali oba ter necestni del poti, kjer se uporablja železnica, celinske plovne poti oziroma pomorski prevoz v dolžini več kot 100 km zračne razdalje, ampak tudi da se blago glede na začetni del prepelje med krajem nakladanja in najbližjo ustrezno postajo za pretovarjanje oziroma – za končni del – med naslednjo ustrezno postajo za pretovarjanje in krajem razkladanja ali v radiju 150 km zračne razdalje od notranjih ali morskih pristanišč pretovarjanja. Ta zelo podrobna ureditev govori v prid temu, da se prevoz praznih zabojnikov pred [nakladanjem] ali po razkladanju ne bi smel obravnavati kot del privilegiranega kombiniranega prevoza na splošno in v vseh primerih; ta prevoz praznih zabojnikov se namreč ne bi izvajal samo v izjemnih primerih, temveč redno na razdaljah, ki so precej daljše od 100 oziroma 150 km, in tudi med evropskimi državami; zato bi bilo vprašljivo, ali bi bila smisel in namen privilegiranja kombiniranega prevoza, in sicer zmanjšanje obremenitve okolja in evropskih cest, še vedno izpolnjena in ali bi bil privilegiranje prevoza praznih zabojnikov torej upravičeno.

Po mnenju predložitvenega sodišča tudi člen 3 „Direktive Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami“ govori proti široki razlagi, saj ne določa, da je treba v prevoznem dokumentu navesti in potrditi podatke o kraju in poti prevoza praznega zabojnika.

Po mnenju predložitvenega sodišča nadzor nad pogoji, ki je očitno namen člena 3, glede izpolnjevanja zahtev kombiniranega komercialnega prevoza – zlasti navedbe železniških postaj in morskih pristanišč glede nakladanja in razkladanja – , ki jih je treba zabeležiti pred izvedbo prevoza in jih mora pristojna uprava vsakokrat potrditi z žigom, ne vključuje prevoza praznih zabojnikov po cestah med nakladanjem in razkladanjem. Za te prevoze naj ne bi veljali strogi vsebinski pogoji iz člena 1 in strogi formalni pogoji iz člena 3 v zvezi s potrditvijo, nadzorom in določitvijo prevozne poti, zato bi bili lahko razmeroma prosto zasnovani. To očitno ni v skladu z voljo Sveta v omenjeni direktivi.

3.

Nazadnje iz nemškega gospodarskega prava, zlasti člena 407 nemškega trgovinskega zakonika (HGB), ne izhaja nobena oporna točka za tako razlago. Pri tem predložitveno sodišče meni, da konkretna pogodbeno ureditev – zlasti vprašanje, ali je prevoz praznih zabojnikov del prevozne pogodbe glede na polne zabojnike – s pravnega vidika ne more biti pomembna. To pa zato, ker zasebno pogodbeno pravo ne more določati javnopravne predpise, kot so v tem primeru

predpisi evropskega prava, ali nanje vplivati. Zlasti ni mogoče prepustiti strankam, da se izognejo javnopravnim predpisom in predpisom o globah s posebno formulacijo svoje civilnopravne prevozne pogodbe.

III.

Predložitveno sodišče najprej meni, da je razjasnitev tega vprašanja pomembna za odločitev, kot je navedeno. Po drugi strani pa meni, da je razjasnitev primerna tudi v interesu enotnega ravnanja v državah članicah Evropske unije, saj se na to vprašanje morda odgovarja različno, tako da kombinirani prevoz v nekaterih državah vključuje prevoz praznih zabojnikov, v drugih pa ne. Posledica tega bi bila neenakopravna obravnava, saj je v državah, ki zagovarjajo ožjo razlago, kot je trenutno Zvezna republika Nemčija, neizogibno pričakovati kršitve predpisov o kabotaži in s tem visoke globe, medtem ko v državah, kjer predpise razlagajo širše, veljajo privilegiji kombiniranega prevoza in tako lahko podjetja delujejo svobodneje. Zaradi pravne varnosti in enakega obravnavanja vseh prevoznih podjetij, ki po opravljenem kombiniranem prevozu prevažajo prazne zabojnike, se zdi primerno, da se na to vprašanje odgovori enotno na evropski ravni.

Kolikor je razvidno, Sodišče o tem vprašanju še ni odločilo.

[...] (ni prevedeno)