

Anonymiseret version

Oversættelse

C-246/22 – 1

Sag C-246/22

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

8. april 2022

Forelæggende ret:

Amtsgericht Köln (Tyskland)

Afgørelse af:

25. marts 2022

Berørt part:

BW

Implicerede parter:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[Udelades]

[udelades]

Byretten i Köln

Kendelse

I bødesagen

mod BW,
hjemmehørende [udelades] i Rumænien
[udelades]
på grund af overtrædelse af cabotagebestemmelserne
har Amtsgericht Köln (byretten i Köln)

DA

[udelades]

den 25. marts 2022

afsagt følgende kendelse:

Sagen forelægges i henhold til artikel 267a TEUF Den Europæiske Unions Domstol med henblik på besvarelse af følgende præjudicielle spørgsmål:

Udgør transporten af tomme containere til [læsning] henholdsvis til [løsning] en uadskillelig del af transporten af læssede containere, således at transporten af tomme containere er omfattet af den privilegerede status, som transporten af læssede containere har, fordi de sidstnævnte er undtaget fra bestemmelserne om cabotagekørsel i forbindelse med kombineret transport?

Det retlige spørgsmål, som er af væsentlig betydning for afgørelsen i sagen, handler om, hvorvidt transporten af tomme containere, der særskilt betraget ikke opfylder betingelserne for at tale om kombineret transport som omhandlet i § 15-17 i »bekendtgørelse om international godskørsel og cabotagekørsel«, også har privilegeret status som omhandlet i den nævnte bekendtgørelse og dermed er fritaget for de begrænsninger, som gælder for cabotagekørsel, hvis transporten af de læssede containere har opfyldt den nævnte bekendtgørelses betingelser for kombineret transport.

Sagen udsættes, indtil Den Europæiske Unions Domstol har truffet præjudiciel afgørelse i sagen.

Begrundelse

I.

Bundesamt für Güterverkehr (forbundskontor for godstransport) foretog den 22. januar 2020 og den 6. februar 2020 en inspektion af bedriften i virksomheden Contargo Rhein-Neckar GmbH, [udelades] i Ludwigshafen; forbundskontoret påtalte i denne forbindelse i alt 60 transporter, som i perioden fra den 6. maj 2019 til den 27. maj 2019 var udført af virksomheden TIM-Trans Impex SRL [udelades] for virksomheden Contargo. Den berørte part er direktør for virksomheden TIM-Trans. Bundesamt (forbundskontor) anklager direktøren for i mindst 57 tilfælde at have transporteret tomme containere, som ikke er omfattet af kombineret transports privilegerede status i henhold til § 15 ff. i »bekendtgørelse om international godskørsel og cabotagekørsel«, hvorfor der har været tale om cabotagekørsel. Den berørte part har dermed i egenskab af direktør gjort sig skyldig i tilsidesættelse af 3-i-7-begrænsningen i henhold til artikel 8 i forordning (EF) nr. 1072/2009.

Den berørte part har ikke benægtet udførelsen af transporterne som sådan. Den pågældende har dog gjort den retsopfattelse gældende, at transporten af de tomme containere udgjorde en integreret del af transporten af de læssede containere, som

– herom er Bundesamt für Güterverkehr (forbunds kontor for godstransport) og den berørte part enige – er omfattet af såkaldt kombineret transports privilegerede status og opfylder alle betingelser i henhold til § 15 ff. i »bekendtgørelse om international godskørsel og cabotagekørsel«. Den berørte part er af den opfattelse, at transporterne af tomme containere hen til et nyt læssested efter losningen udgør en integreret del af den samlede transportaftale, som ikke kan betragtes isoleret. Den berørte parts forretningsformål er således transport af læssede containere fra overtagelsen i en indlandscontainerterminal og frem til den pågældende modtager samt den efterfølgende transport efter losningen af de på dette tidspunkt tomme containere til en indlandscontainerterminal. Den læssede container forbliver under losningen på den pågældende lastvogns chassis, og den tomme container læsses på samme måde. Efter den fornyede læsning følger så transporten til indlandscontainerterminalen og derfra til havne med henblik på afsendelse med skib. Både under hensyntagen til det overordnede mål for EU, nemlig at styre trafikmængden på effektiv vis og at reducere belastningen af veje og miljø så meget som muligt, og under hensyntagen til den omtalte specielle forretningsmodel er det derfor korrekt heller ikke at betragte transporten af de tomme containere isoleret, men som en integreret del af den samlede transportaftale, og dermed at lade denne transport have del i kombineret transports privilegerede status. Dette forklares i detaljer af den berørte part i forsvarerens processkrift af 4. januar 2022 (aktstykke nr. 40 ff. i hovedsagens akter). Der henvises i denne forbindelse navnlig til en udtalelse fra Kommissionen – Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport – af 20. juli 2020, som forefindes i officiel tysk oversættelse i aktstykke nr. 21 ff. i hovedsagens akter; de originale engelsksprogede oplysninger forefindes i aktstykke nr. 17 ff. i hovedsagens akter. På opfordring fra [udelades] direktøren for foreningen DSLV Bundesverband Spedition und Logistik i Berlin anfører Kommissionen i disse oplysninger, at der for så vidt angår den juridiske kvalifikation af transport af tomme containere forud for eller efter den egentlige »hovedtransport« findes forskellige fortolkninger af de relevante EU-retlige bestemmelser. Navnlig har de tyske myndigheder givet udtryk for, at transporten af tomme containere forud for [en læsning] eller efter en losning må være omfattet af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1072/2009 og dermed netop også må opfylde betingelserne for cabotagekørsel. Kommission er af den opfattelse, at også transporter som den, der er genstand for den foreliggende sag, og som udelukkende handler om transport af en container til en læsning eller losning, skal betragtes som en integreret del af den samlede transport og således må skulle betragtes som forskellig fra situationer med selvstændig transport af containere, som f.eks. når sådanne købes eller leases. I denne sammenhæng kunne forordning (EF) nr. 1072/2009 meget vel finde anvendelse. Der forekommer dog også tilfælde, hvor transporten af en tom container udgør en integreret bestanddel af en transportaftale, som er omfattet af Rådets direktiv 92/106/EØF og dermed har del i kombineret transports privilegerede status. Der er dog på den anden side, navnlig hvad angår bestemmelserne om cabotagekørsel, ikke nogen grund til at betragte transport af tomme containere, der finder sted som en integreret del af kombineret transport, som en særskilt procedure, der er omfattet af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1072/2009. Kommissionen

anfører i sin udtalelse videre: »Afslutningsvist bør det endvidere præciseres, at en potentiel yderligere transport af en container fra en terminal, hvor den tomme container i henhold til transportalen skulle efterlades, til den terminal, hvorfra containeren oprindeligt kom, muligvis ikke er omfattet af de ovennævnte bemærkninger og meget vel kan udgøre en selvstændig transport.«

Den 30. oktober 2020 udstedte det for håndhævelsen kompetente Bundesamt für Güterverkehr (forbunds kontor for godstransport) en bøde på 8 625 EUR for uagtsom overtrædelse af bestemmelserne om cabotagekørsel (aktstykke nr. 211 ff. i hovedsagens akter).

Denne afgørelse blev den 5. november 2020 sendt til den daværende forsvarer (aktstykke nr. 222 i hovedsagens akter). Forsvarerens indsigelse dateret den 9. november 2020 blev modtaget af myndigheden samme dag (aktstykke nr. 223 i hovedsagens akter). Den berørte part begrundede indsigelsen på samme måde som allerede sket under afhøringen. Navnlig gav den berørte part udtryk for den retsopfattelse, at de påtalte transportere var omfattet af undtagelsen om kombineret transport i henhold til henholdsvis direktiv 92/106/EWG og § 13 i »bekendtgørelse om international godskørsel og cabotagekørsel«; og der var desuden tale om en samlet transportaftale i henhold til § 407, stk. 1, i den tyske Handelsgesetzbuch (handelslov). Transporterne skulle således ikke betragtes isoleret hver for sig, men snarere som integrerede dele af en hovedaftale.

Bundesamt für Güterverkehr (forbunds kontor for godstransport) repræsenterer en retsopfattelse, hvorefter transporten af tomme containere forud for eller efter en læsning eller losning ikke har del i kombineret trafiks privilegerede status som omhandlet i § 13 ff. i »bekendtgørelse om international godskørsel og cabotagekørsel«, men derimod skal betragtes som særskilte transportaftaler. De er derfor, såfremt denne transport udføres af virksomheder med hjemsted i udlandet, omfattet af bestemmelserne i artikel 8 i forordning (EF) nr. 1072/2009, hvilket har den konsekvens, at de heri fastsatte begrænsninger for cabotagekørsel – navnlig pligten til at udføre international transport og 3-i-7-bestemmelsen – skal overholdes.

II.

Den forelæggende ret – Amtsgericht Köln (byretten i Köln) – [udelades] – er i den foreliggende situation af den opfattelse, at det afgørende spørgsmål i den forelagte sag handler om, hvorvidt transporten af tomme containere forud for eller efter en læsning eller losning udgør en del af transporten af de læssede containere som en del af kombineret transport eller ud fra en retlig synsvinkel skal betragtes som en selvstændig transport.

Den europæiske lovgivning indeholder ikke nogen entydig regulering af dette område. En sådan følger heller ikke af tysk lovgivning.

1.

4

For det første indeholder forordning (EF) nr. 1072/2009 ingen entydig regulering. Forordningen gælder i henhold til 16. betragtning netop ikke for kombineret transport, idet denne betragtning lyder som følger:

»(16) Denne forordning berører ikke bestemmelserne vedrørende indgående og udgående godstransport ad vej som en del af kombineret transport som fastsat i Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (2) EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38. (2) og ikke i denne forordning.

Strækninger, der tilbagelægges ad landevej i værtsmedlemsstaten, og som ikke indgår i kombineret transport i medfør af direktiv 92/106/EØF, henhører under definitionen af cabotagekørsel og er derfor omfattet af bestemmelserne i denne forordning.«

Dette indebærer, at bestemmelserne vedrørende indgående og udgående godstransport som en del af kombineret transport ikke skal anvendes, men giver imidlertid ikke noget præcist svar på spørgsmålet om, hvad der er omfattet af kombineret transport.

16. betragtning fastslår endvidere, at strækninger, der tilbagelægges i værtsmedlemsstaten, og som ikke indgår som en del af kombineret transport, må være omfattet af bestemmelserne om cabotagekørsel, men tager dog heller ikke stilling til spørgsmålet om, hvorvidt transporter som i den foreliggende sag udgør en del af kombineret transport eller ej.

2.

Heller ikke »Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne« indeholder en entydig regulering. Ganske vist kunne den betragtning, hvorefter det med udgangspunkt i almene hensyn anses for nødvendigt fortsat at udvide kombineret transport som et alternativ til vejtransport, tale for en vid fortolkning. Mod en sådan fortolkning kunne imidlertid den særdeles detaljerede bestemmelse i artikel 1 tale, som bl.a. ikke alene stiller krav til en containers bestemte mindstelængde (20 fod), men derudover fastsætter, at vejen til den indledende og afsluttende strækning og til den resterende strækning skal anvende jernbane, indre vandveje eller søveje, hvor denne strækning udgør over 100 km. i lige linje, og endvidere, at godstransport for så vidt angår den indledende strækning skal udføres mellem læsstedet og den omladningsbanegård, der ligger nærmest, og – for så vidt angår den afsluttende strækning – mellem den omladningsbanegård, der ligger nærmest, og det sted, hvor godset losses, eller inden for en omkreds på i alt højst 150 km. i lige linje fra omladningsstedet og til indlandshavne eller havne. Denne meget detaljerede regulering tyder på, at transporten af containere før [læsningen] eller efter losningen ikke generelt og ikke i alle tilfælde skal betragtes som havende del i kombineret transports privilegerede status; transport af tomme containere vil

således ikke bare undtagelsesvist, men med jævne mellemrum kunne blive udført over strækninger, der er betydeligt længere end henholdsvis 100 eller 150 km., og endvidere mellem europæiske stater; dermed er det tvivlsomt, om der fortsat er tale om at opfylde formålet med kombineret transports privilegerede status – nemlig en reduktion af belastningen af miljøet og de europæiske veje – og om den privilegerede status, som er tillagt transporten af tomme containere, dermed er berettiget.

Efter den forelæggende rets opfattelse taler artikel 3 i »Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne« fortsat mod en vid fortolkning; dette direktiv bestemmer således ikke, at et transportdokument skal indeholde bekræftede oplysninger om tid og sted for transporten af en tom container.

Den ved artikel 3 tydeligt tilstræbte kontrol med betingelserne for opfyldelsen af kravene til kombineret transport for tredjemands regning – navnlig oplysning om henholdsvis indladnings- og udladningsbanegårde og læsse- eller lossehavne – som forud for transportens udførelse skal anføres og bekræftes ved stemping, der foretages af de kompetente jernbane- og havneadministrationer, omfatter efter den forelæggende rets opfattelse ikke de vejtransporter af containere, som udføres mellem læsningen og losningen. Disse transportere er hverken omfattet af de strenge materielle betingelser i artikel 1 eller af de strenge formelle betingelser i artikel 3 om bekræftelse, kontrol og fastlæggelse af transportstrækningen og kan dermed udføres relativt frit. Dette er helt tydeligt ikke i overensstemmelse med Rådets holdning i det omtalte direktiv.

3.

Endelig indeholder den tyske handelslovgivning, i denne forbindelse er navnlig § 407 i Handelsgesetzbuch (handelslov) relevant, ikke nogen holdepunkter for en fortolkning. Den forelæggende ret lægger i denne forbindelse til grund, at de konkrete aftalebetingelser – navnlig spørgsmålet om, hvorvidt transport af tomme containere udgør en del af aftalen om transport af læssede containere – er uden betydning i retlig henseende. Privat aftaleret kan således ikke ændre eller påvirke offentlig regulering som i den foreliggende sag EU-bestemmelserne. Navnlig kan parterne ikke have kompetence til at omgå offentlig regulering, herunder bestemmelser om bøder, ved en særlig udformning af deres privatretlige transportaftale.

III.

Den forelæggende ret anser for det første som tidligere nævnt besvarelsen af det omtalte spørgsmål for at være af væsentlig betydning for at kunne træffe afgørelse i den aktuelle sag. Den forelæggende ret finder for det andet, at en sådan afklaring også må være hensigtsmæssig med henblik på at sikre en ensartet behandling i Unionens medlemsstater, eftersom det pågældende spørgsmål muligvis besvares

på forskellige måder, hvilket kan have den konsekvens, at transporten af tomme containere i nogle lande er omfattet af kombineret transport, i andre ikke. Konsekvensen heraf er forskelsbehandling, eftersom der i de lande, som går ind for en restriktiv fortolkning, som i øjeblikket Forbundsrepublikken Tyskland, nødvendigvis må forventes tilsidesættelser af bestemmelserne om cabotagekørsel og dermed bøder af en væsentlig størrelse, hvorimod der i lande, som anlægger en vid fortolkning, er tale om, at kombineret transports privilegerede status er anvendelig, og at virksomhederne dermed kan agere mere frit. Af hensyn til retssikkerheden og for at sikre ensartet behandling af alle transportvirksomheder, der som led i kombineret transport udfører transport af tomme containere, forekommer det derfor hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes et fælles svar på det pågældende spørgsmål, som er gældende i hele Europa.

Så vidt det kan ses, har EU-Domstolen endnu ikke taget stilling til det pågældende spørgsmål.

[Udelades]

ARBEJDSDOKUMENT