Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
JEAN RICHARD DE LA TOUR
prednesené 20. apríla 2023 [1]

Vec C-246/22

BW,
za účasti
Staatsanwaltschaft Köln,
Bundesamt für Güterverkehr

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín nad Rýnom, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Doprava – Kombinovaná doprava tovaru – Smernica 92/106/EHS – Medzinárodná cestná doprava – Nariadenie (ES) č. 1072/2009 – Preprava prázdnych kontajnerov na účely nakládky alebo po vykládke tovaru, ktorá je neoddeliteľnou súčasťou prepravy naložených kontajnerov – Kabotážna preprava“

I. Úvod

1. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu smernice Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi [*neoficiálny preklad*] [2] a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh [3].

2. Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi BW, konateľkou prepravnej spoločnosti so sídlom v Rumunsku, a Bundesamt für Güterverkehr (Spolkový úrad pre nákladnú dopravu, Nemecko, ďalej len „BAG“) vo veci správnej pokuty uloženej za porušenie ustanovení týkajúcich sa kabotážnej prepravy v rozsahu, v akom BW prekročila obmedzenie stanovené v článku 8 nariadenia č. 1072/2009 pri preprave prázdnych kontajnerov, na ktoré sa nevzťahuje privilegované zaobchádzanie priznané kombinovanej doprave.

3. V tomto kontexte bude musieť Súdny dvor určiť, či preprava prázdnych kontajnerov na miesto nakládky alebo z miesta vykládky tovaru, ak priamo predchádza preprave naložených kontajnerov, ktorá sa uskutočňuje v rámci kombinovanej dopravy, alebo ak po nej priamo nasleduje, spadá pod pojem „kombinovaná doprava“, alebo či sa na takúto činnosť musia vzťahovať obmedzenia týkajúce sa kabotážnej prepravy stanovené týmto nariadením.

[1] Jazyk prednesu: francúzština.
[2] Ú. v. ES L 368, 1992, s. 38.
[3] Ú. v. ES L 300, 2009, s. 72.

4. V týchto návrhoch na záver mojej analýzy navrhnem Súdnemu dvoru, aby rozhodol, že článok 1 smernice 92/106 a článok 8 nariadenia č. 1072/2009 sa majú vykladať v tom zmysle, že preprava prázdnych kontajnerov na miesto nakládky alebo z miesta vykládky tovaru predstavuje neoddeliteľnú súčasť prepravy naložených kontajnerov, takže preprava prázdnych kontajnerov podlieha privilegovanému zaobchádzaniu, ktoré sa priznáva preprave naložených kontajnerov, pokiaľ sú tieto kontajnery v kombinovanej doprave vyňaté z pôsobnosti predpisov o kabotáži stanovených nariadením č. 1072/2009.

II. Právny rámec

A. Právo Únie

1. Smernica 92/106

5. Tretie, piate a šieste odôvodnenie smernice 92/106 stanovujú:

„Keďže rastúce problémy spojené s preťažením ciest, životným prostredím a bezpečnosťou cestnej premávky si vo verejnom záujme vyžadujú ďalší rozvoj kombinovanej dopravy ako alternatívy k cestnej doprave;

…

keďže uvoľnenie všetkých kvantitatívnych obmedzení a zrušenie rôznych administratívnych obmedzení, ktoré stále existujú v oblasti cestnej dopravy, podporuje širšie využívanie kombinovanej dopravy;

keďže na účely zabezpečenia, aby technika kombinovanej dopravy viedla k účinnému zníženiu preťaženia ciest, treba, aby sa táto liberalizácia týkala cestnej dopravy na obmedzenú vzdialenosť.“ [*neoficiálny preklad*]

6. Článok 1 tejto smernice stanovuje:

„Táto smernica sa uplatňuje na kombinovanú dopravu bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EHS) č. 881/92[4].

Na účely tejto smernice sa ‚kombinovanou dopravou‘ rozumie preprava tovaru medzi členskými štátmi, pri ktorej nákladné vozidlo, príves, náves, s ťahačom alebo bez ťahača, výmenná nadstavba alebo kontajner s dĺžkou 20 a viac stôp používajú pozemnú komunikáciu pre začiatočný alebo konečný úsek cesty a pre zvyšný úsek cesty železnicu alebo vnútrozemskú vodnú cestu alebo námornú dopravu, pokiaľ vzdialenosť presahuje 100 kilometrov vzdušnou čiarou a cestu tam alebo späť uskutočňujú po pozemnej komunikácii:

– buď medzi miestom nakládky tovaru a najbližšou vhodnou železničnou stanicou nakládky pre počiatočný úsek a medzi najbližšou vhodnou železničnou stanicou vykládky a miestom vykládky tovaru na koncovom úseku alebo

[4] Nariadenie Rady z 26. marca 1992 o prístupe na trh v preprave tovarov cestnou dopravou v rámci spoločenstva na územie alebo z územia členského štátu alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov (Ú. v. ES L 95, 1992, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 370). Toto nariadenie bolo zrušené a nahradené nariadením č. 1072/2009 (pozri článok 18 uvedeného nariadenia).

– v okruhu nepresahujúcom 150 kilometrov vzdušnou čiarou z riečneho alebo námorného prístavu nakládky alebo vykládky.“ [*neoficiálny preklad*]

7. Článok 4 uvedenej smernice stanovuje:

„Každý cestný dopravca usadený v členskom štáte, ktorý spĺňa podmienky prístupu k povolaniu a prístupu na trh nákladnej dopravy medzi členskými štátmi, má právo uskutočňovať v rámci kombinovanej dopravy medzi členskými štátmi prostredníctvom cestnej dopravy počiatočné alebo konečné úseky cesty, ktoré sú neoddeliteľnou súčasťou kombinovanej dopravy a ktoré zahŕňajú alebo nezahŕňajú prekračovanie hranice.“ [*neoficiálny preklad*]

2. Nariadenie č. 1072/2009

8. Odôvodnenia 2, 13, 15 a 16 nariadenia č. 1072/2009 stanovujú:

„(2) Vytvorenie spoločnej dopravnej politiky znamená okrem iného ustanovenie spoločných pravidiel platných pre prístup na trh v oblasti medzinárodnej prepravy tovaru po ceste v [Európskej únii], ako aj ustanovenie podmienok, za ktorých môžu dopravcovia, ktorí nie sú usadení v danom členskom štáte, vykonávať vnútroštátnu prepravu v tomto členskom štáte. Tieto pravidlá musia byť stanovené takým spôsobom, ktorý prispeje k plynulému fungovaniu vnútorného trhu v oblasti dopravy.

…

(13) Dopravcovia, ktorí sú držiteľmi licencií Spoločenstva uvedených v tomto nariadení, a dopravcovia, ktorí majú oprávnenie vykonávať určité kategórie medzinárodnej nákladnej dopravy, by mali mať povolené dočasne v súlade s týmto nariadením uskutočňovať vnútroštátnu prepravu v rámci daného členského štátu bez toho, aby v ňom museli mať sídlo alebo byť inak usadení…

…

(15) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia zmluvy o práve usadiť sa, kabotážna preprava predstavuje poskytovanie služieb dopravcami v členskom štáte, v ktorom nie sú usadení, a nemala by byť zakázaná, ak sa neuskutočňuje ako stála alebo neprerušená činnosť v uvedenom členskom štáte…

(16) Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia vzťahujúce sa na dovoz a odvoz tovaru po ceste ako súčasti cesty v rámci kombinovanej dopravy, ako je ustanovené v [smernici 92/106]. Národné cestné trasy vnútri hostiteľského členského štátu, ktoré nie sú súčasťou kombinovanej dopravy podľa [smernice 92/106], spadajú do definície kabotážnej prepravy a podľa toho by mali spĺňať požiadavky tohto nariadenia.“

9. Článok 1 tohto nariadenia s názvom „Rozsah pôsobnosti“ stanovuje:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje na medzinárodnú prepravu tovaru po ceste vykonávanú v prenájme alebo za úhradu na území [Únie].

…

4. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátnu prepravu tovaru po ceste, ktorú dočasne vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, ako sa ustanovuje v kapitole III.

5. Nasledujúce druhy prepravy a jazdy prázdnych vozidiel, ktoré súvisia s touto prepravou, si nevyžadujú licenciu Spoločenstva a sú oslobodené od akéhokoľvek povolenia na prepravu:

…

d) preprava tovaru v motorových vozidlách…

…“

10. Článok 2 uvedeného nariadenia s názvom „Vymedzenie pojmov“ uvádza:

„Na účely tohto nariadenia:

…

2. ‚medzinárodná preprava‘ je:

   a) jazda uskutočnená naloženým vozidlom z miesta odchodu do cieľového miesta, pričom tieto miesta sú v dvoch rôznych členských štátoch a nezáleží na tom, či sa uskutočnil, alebo neuskutočnil tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;

   b) jazda uskutočnená naloženým vozidlom z členského štátu do tretej krajiny alebo naopak, pričom nezáleží na tom, či sa uskutočnil, alebo neuskutočnil tranzit cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo tretích krajín;

   c) jazda uskutočnená naloženým vozidlom medzi tretími krajinami s tranzitom cez územie jedného alebo viacerých členských štátov alebo

   d) jazda prázdneho vozidla spojená s prepravou uvedenou v písmenách a), b) a c);

3. ‚hostiteľský členský štát‘, je členský štát, v ktorom dopravca vykonáva prepravu, a nie je členský štát, v ktorom je dopravca usadený

4. ‚dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte‘, je podnik nákladnej cestnej dopravy, ktorý vykonáva prepravu v hostiteľskom členskom štáte;

…

6. ‚kabotážna preprava‘, je vnútroštátna preprava v prenájme alebo za úhradu, ktorá sa vykonáva dočasne v hostiteľskom členskom štáte v súlade s týmto nariadením;

…“

11. Kapitola III toho istého nariadenia s názvom „Kabotáž“ obsahuje okrem iného článok 8, ktorý znie takto:

„1. Každý dopravca vykonávajúci prepravu v prenájme alebo za úhradu, ktorý je držiteľom licencie Spoločenstva a ktorého vodič, ak je štátnym príslušníkom tretieho štátu, je držiteľom osvedčenia vodiča, je za podmienok ustanovených v tejto kapitole oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu.

2. Dopravcovia uvedení v odseku 1 môžu po dodaní tovaru prepravovaného v rámci medzinárodnej prepravy z iného členského štátu alebo z tretej krajiny do hostiteľského členského štátu uskutočniť s tým istým vozidlom alebo v prípade jazdnej súpravy s motorovým vozidlom toho istého vozidla najviac tri následné kabotážne prepravy. Posledná vykládka počas kabotážnej prepravy pred opustením hostiteľského členského štátu sa musí uskutočniť do siedmich dní od poslednej vykládky v hostiteľskom členskom štáte počas dovozu v rámci medzinárodnej prepravy.

…“

B. Nemecké právo

12. Ustanovenie § 13 Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (vyhláška o medzinárodnej cestnej nákladnej doprave a kabotážnej preprave)[5] z 28. decembra 2011 stanovuje:

„Kombinovaná medzinárodná doprava v prenájme alebo za úhradu znamená prepravu tovaru, pri ktorej:

(1) motorové vozidlo, príves, podvozok, kontajner s dĺžkou najmenej 6 metrov vykonáva úsek cesty po pozemnej komunikácii a ďalší úsek cesty po železnici alebo po vnútrozemských vodných cestách alebo po mori (pričom cesta po mori je dlhšia ako 100 kilometrov vzdušnou čiarou);

(2) celá trasa prebieha sčasti v tuzemsku a sčasti v zahraničí a

(3) preprava po cestnej komunikácii v tuzemsku sa uskutočňuje len medzi miestom nakládky alebo vykládky a

a) najbližšou vhodnou železničnou stanicou alebo

b) vnútrozemským riečnym prístavom alebo námorným prístavom v okruhu nepresahujúcom 150 kilometrov vzdušnou čiarou (nakládka alebo vykládka).“

13. Ustanovenie § 15 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje:

„Podnikateľ, ktorého podnik má sídlo v členskom štáte…, môže vykonávať nakládku alebo vykládku v tuzemsku v rámci kombinovanej dopravy v zmysle § 13, ak spĺňa podmienky na prístup k povolaniu a na prístup na trh cestnej dopravy tovaru medzi členskými štátmi.“

[5] BGBl. 2012 I, s. 42.

III. Skutkové okolnosti sporu vo veci samej a prejudiciálna otázka

14. V rámci operatívnych kontrol vykonaných v spoločnosti Contargo Rhein-Neckar GmbH vyslovil BAG 22. januára a 6. februára 2020 výhrady voči 60 prepravám, ktoré pre túto spoločnosť vykonala v období od 6. do 27. mája 2019 prepravná spoločnosť so sídlom v Rumunsku, ktorej konateľkou je BW.

15. BAG vytýka BW, že najmenej v 57 prípadoch prepravovala prázdne kontajnery, na ktoré sa nevzťahuje privilegované zaobchádzanie poskytované kombinovanej doprave, a ktoré preto predstavujú kabotážnu prepravu. BW ako konateľka porušila obmedzenie troch kabotážnych prepráv za sedem dní stanovený v článku 8 nariadenia č. 1072/2009.

16. BW tvrdí, že preprava prázdnych kontajnerov je súčasťou prepravy naložených kontajnerov, ktorá spadá do rozsahu privilegovaného zaobchádzania poskytnutého kombinovanej doprave. Vysvetľuje, že jej obchodná činnosť spočíva v preberaní naložených kontajnerov vo vnútrozemskom kontajnerovom termináli a ich preprave k príjemcom. Po vyložení tovaru sa teraz už prázdne kontajnery opäť prepravia do vnútrozemského kontajnerového terminálu. Nakoniec sa po ich prekládke preprava opäť uskutoční do vnútrozemského kontajnerového terminálu a potom do prístavov, aby sa mohli prepraviť na plavidle po mori. Podľa názoru BW by preto bolo správne, keby sa preprava prázdnych kontajnerov neposudzovala izolovane, ale ako neoddeliteľná súčasť jednej prepravnej zmluvy, a teda aby sa na ňu vzťahovalo privilegované zaobchádzanie priznané kombinovanej doprave.

17. BAG rozhodnutím z 30. októbra 2020 uložil BW správnu pokutu vo výške 8 625 eur za porušenie ustanovení o kabotážnej preprave.

18. BW podala proti tomuto rozhodnutiu sťažnosť, v ktorej tvrdila, že predmetné prepravy spadajú pod výnimku pre kombinovanú dopravu. Podľa jej názoru by sa takáto preprava nemala posudzovať samostatne, ale ako súčasť hlavnej zmluvy.

19. BAG sa naopak domnieva, že preprava prázdnych kontajnerov pred nakládkou alebo po vykládke tovaru nespadá pod privilegované zaobchádzanie poskytované kombinovanej doprave, ale musí sa posudzovať samostatne. Takáto preprava prázdnych kontajnerov by preto spadala do pôsobnosti článku 8 nariadenia č. 1072/2009, ktorý stanovuje obmedzenia kabotáže, a to najmä povinnosť uskutočňovať medzinárodnú prepravu a obmedzenie na tri kabotážne prepravy za sedem dní.

20. Za týchto okolností Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín nad Rýnom, Nemecko) rozhodol o prerušení konania a o predložení nasledujúcej prejudiciálnej otázky Súdnemu dvoru:

„Je preprava prázdnych kontajnerov na miesto [nakládky], resp. z miesta [vykládky], neoddeliteľnou súčasťou prepravy naložených kontajnerov, takže preprava prázdnych kontajnerov podlieha privilegovanému režimu transportu plných kontajnerov v rozsahu, v akom sú tieto kontajnery v kombinovanej doprave vyňaté z pôsobnosti predpisov o kabotáži?“

21. BAG a Európska komisia predložili písomné pripomienky

IV. Analýza

22. Svojou prejudiciálnou otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či sa článok 1 smernice 92/106 a článok 8 nariadenia č. 1072/2009 majú vykladať v tom zmysle, že preprava prázdnych kontajnerov na miesto nakládky alebo z miesta vykládky tovaru predstavuje neoddeliteľnú súčasť prepravy naložených kontajnerov, takže preprava prázdnych kontajnerov podlieha privilegovanému zaobchádzaniu, ktoré sa priznáva preprave naložených kontajnerov v rozsahu, v akom sú tieto kontajnery v kombinovanej doprave vyňaté z pôsobnosti predpisov o kabotáži stanovených týmto nariadením.

23. Na úvod treba pripomenúť vzťah medzi nariadením č. 1072/2009, ktoré podriaďuje kabotážnu prepravu určitým obmedzeniam, a smernicou 92/106, ktorá obsahuje ustanovenia týkajúce sa kombinovanej dopravy.

24. Článok 8 ods. 2 nariadenia č. 1072/2009 v prvom rade stanovuje, že kabotážna preprava, teda vnútroštátna cestná preprava tovaru v prenájme alebo za úhradu, ktorú dočasne vykonáva dopravca, ktorý nie je rezidentom v hostiteľskom členskom štáte, podlieha určitým obmedzeniam. Odôvodnenie 16 tohto nariadenia však spresňuje, že toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia vzťahujúce sa na dovoz a odvoz tovaru po ceste ako súčasti cesty v rámci kombinovanej dopravy, ako je ustanovené v smernici 92/106. Národné cestné trasy vnútri hostiteľského členského štátu, ktoré nie sú súčasťou takejto prepravy, spadajú ako také do definície kabotážnej prepravy, a preto musia spĺňať požiadavky uvedeného nariadenia.

25. V druhom rade článok 1 smernice 92/106 definuje kombinovanú dopravu ako nákladnú dopravu medzi členskými štátmi, pri ktorej nákladné motorové vozidlo alebo kontajner využíva pozemnú komunikáciu pre začiatočný alebo konečný úsek cesty a pre zvyšný úsek cesty železnicu alebo vnútrozemskú vodnú cestu alebo námornú dopravu, ak táto cesta presahuje 100 kilometrov vzdušnou čiarou, a vykonáva začiatočný alebo konečný úsek cesty po pozemnej komunikácii buď medzi miestom nakládky tovaru a najbližšou vhodnou železničnou stanicou na nakládku pre počiatočnú cestu a medzi najbližšou vhodnou železničnou stanicou na vykládku a miestom vykládky tovaru pre konečnú cestu, a to v okruhu nepresahujúcom 150 kilometrov vzdušnou čiarou od riečneho prístavu alebo námorného prístavu nakládky alebo vykládky. Okrem toho tento článok spresňuje, že táto smernica sa uplatňuje na kombinovanú dopravu bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie č. 881/92. [6]

26. Vzhľadom na tieto skutočnosti poznamenávam, že na jednej strane sa tieto dva nástroje uplatňujú bez toho, aby boli vzájomne dotknuté, a na druhej strane ani smernica 92/106, ani nariadenie č. 1072/2009 výslovne alebo implicitne neodkazujú na režim, do ktorého patrí preprava prázdnych kontajnerov na miesto nakládky alebo z miesta vykládky tovaru, a to po operácii kombinovanej dopravy alebo pred ňou.

27. Nariadenie č. 1072/2009 sa totiž vo svojom odôvodnení 16 obmedzuje na definovanie kabotážnej prepravy ako vnútroštátnych ciest, ktoré nie sú súčasťou kombinovanej dopravy definovanej smernicou 92/106.

28. Ako som však pripomenul v bode 25 vyššie, článok 1 tejto smernice definuje kombinovanú dopravu odkazom na počiatočnú alebo konečnú cestu, pričom prvá z nich znamená cestu medzi miestom nakládky tovaru a železničnou stanicou nakládky a druhá znamená cestu medzi

[6] Pozri poznámku pod čiarou 4 vyššie.

železničnou stanicou vykládky a miestom vykládky tovaru. Článok 4 uvedenej smernice okrem toho stanovuje, že prevádzkovateľ cestnej dopravy má v rámci kombinovanej dopravy právo vykonávať počiatočné a/alebo konečné cesty po pozemnej komunikácii, ktoré sú neoddeliteľnou súčasťou kombinovanej dopravy. Neuvádza sa žiadny odkaz na prepravu prázdnych kontajnerov, ktorá predchádza počiatočnej ceste alebo nasleduje po konečnej ceste, ani nie je spresnené, či je takáto preprava neoddeliteľnou súčasťou kombinovanej dopravy.

29. Nariadenie č. 1072/2009 však vo svojom článku 2 ods. 2 definuje „medzinárodnú prepravu“ tak, že zahŕňa určité jazdy uskutočnené naloženým vozidlom a s nimi spojené jazdy prázdneho vozidla.

30. V tejto súvislosti BAG tvrdí, že hoci toto nariadenie takto rozlišuje medzi jazdami naloženého vozidla a jazdami prázdneho vozidla, nie je to tak v smernici 92/106, čo svedčí to o tom, že normotvorca Únie nemal v úmysle zahrnúť jazdy prázdneho vozidla pred nakládkou alebo po vykládke tovaru do definície kombinovanej dopravy v zmysle článku 1 tejto smernice.

31. V prvom rade však chcem zdôrazniť, že nariadenie č. 1072/2009 a smernica 92/106, hoci na seba navzájom odkazujú [7] a sú súčasťou spoločnej dopravnej politiky, sú samostatnými nástrojmi prijatými v rôznom čase a s rôznymi cieľmi. Toto nariadenie sa týka práve jázd prázdneho vozidla, keďže jeho cieľom je znížiť počet jázd bez nákladu vykonávaných vozidlami optimalizáciou ich trás prostredníctvom liberalizácie kabotážnych prepráv za predpokladu, že sa nevykonávajú takým spôsobom, ktorý by vytváral stálu alebo nepretržitú činnosť v dotknutom členskom štáte. Odkaz na dopravu bez nákladu nemá rovnakú relevanciu v kontexte kombinovanej dopravy, kde nejde o optimalizáciu jázd prázdnych vozidiel, ale o umožnenie efektívneho odstránenia zaťaženia ciest a zníženie emisií znečisťujúcich látok podporou využívania námornej alebo železničnej dopravy.

32. Po druhé zo štúdia prípravných dokumentov smernice 92/106 vyplýva, že sa nediskutovalo o rozlišovaní medzi prepravou naložených a prázdnych kontajnerov, čo neumožňuje tvrdiť, že normotvorca Únie sa domnieval, že preprava bez nákladu pred nakládkou alebo po vykládke tovaru by nemala spadať pod pojem „kombinovaná doprava“.

33. Okrem toho návrh smernice, ktorou sa mení smernica 92/106 [8], stanovil nové znenie článku 3 tejto smernice, pričom spresnil, že „preprava prázdnych nákladných jednotiek pred a po preprave tovaru“ je súčasťou cestného úseku kombinovanej dopravy. [9]

34. Európsky parlament vypustil doplnenie tohto odkazu na prepravu bez nákladu. [10] Okrem toho uviedol, že povolenie vyňať dopravu bez nákladu z limitu vzdialenosti pre cestné úseky, a teda jej nezahrnutie do pojmu „kombinovaná doprava“, na rozdiel od dopravy s nákladom, by malo za následok zvýšenie emisií znečisťujúcich látok, čo by bolo v rozpore s cieľmi smernice 92/106, konkrétne so znížením emisií prostredníctvom podpory nízkoemisných druhov dopravy. [11]

[7] Pozri poznámku pod čiarou 4 vyššie.

[8] Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o zavedení spoločných pravidiel pre určité druhy kombinovanej prepravy tovaru medzi členskými štátmi [COM(2017) 648 final]. Tento návrh sa však stal neplatným.

[9] Pozri s. 22 tohto návrhu smernice.

[10] Pozri pozmeňujúci a doplňujúci návrh 33 správy o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o zavedení spoločných pravidiel pre určité druhy kombinovanej prepravy tovaru medzi členskými štátmi (A8-0259/2018), s. 24.

[11] Pozri pozmeňujúce a doplňujúce návrhy 48-268 predložené vo Výbore pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, ktoré sú k dispozícii na tejto internetovej adrese: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-AM-622152_FR.pdf, s. 71.

35. Parlament v súvislosti s novým znením článku 1 ods. 3 druhého pododseku smernice 92/106 dodal, že obmedzenie vzdialenosti pre cestné úseky by sa malo vzťahovať aj na prepravu prázdnej nákladnej jednotky, [12] čo skôr naznačuje, že takáto preprava by bola súčasťou pojmu „kombinovaná doprava“ a mala by podliehať rovnakému obmedzeniu vzdialenosti, keďže je súčasťou aj časti prepravy s nákladom.

36. Rada Európskej únie [13] zasa navrhla zmeniť znenie článku 1 ods. 2 smernice 92/106 nahradením pojmu „kombinovaná doprava“ pojmom „medzinárodná kombinovaná doprava“, ktorý sa vzťahuje na prepravu naplnených alebo prázdnych kontajnerov. V novom znení článku 1 ods. 3 tejto smernice však Rada spresnila, že „preprava prázdnych nákladových jednotiek pred počiatočným úsekom cestnej dopravy alebo po konečnom úseku cestnej dopravy (napr. z kontajnerového depa alebo do kontajnerového depa) sa nepovažuje za súčasť kombinovanej dopravy“.

37. Na základe toho som dospel k záveru, že v čase prijatia smernice 92/106 sa otázka prepravy prázdnych kontajnerov nevyskytovala a že v súčasnosti nevzniká ani tak otázka, či preprava prázdnych kontajnerov pred nakládkou alebo po vykládke tovaru v rámci kombinovanej dopravy patrí svojou podstatou do pojmu „kombinovaná doprava“, ale skôr otázka, či sa má cesta bez nákladu započítať do limitu vzdialenosti cestnej dopravy v záujme uprednostnenia iných, efektívnejších a menej znečisťujúcich druhov dopravy.

38. Po tretie, aj keby bol odkaz v nariadení č. 1072/2009 na prepravu bez nákladu relevantný, podľa môjho názoru by to svedčilo v prospech myšlienky, že každá preprava bez nákladu priamo spojená s prepravou s nákladom je súčasťou tej istej prepravnej operácie, ktorá by sa mala uznať ako celok, pokiaľ ide o status, ktorý sa jej má priznať. Preprava prázdnych kontajnerov pred nakládkou alebo po vykládke tovaru v rámci kombinovanej dopravy je neoddeliteľnou a nevyhnutnou súčasťou operácie ako takej, a preto tvorí jej neoddeliteľnú súčasť.

39. Jedinou výnimkou by bola situácia, keď by prázdny kontajner sám osebe predstavoval tovar, t. j. keď kontajner tvorí predmet samostatnej obchodnej transakcie v rámci kúpy alebo prenájmu. Preprava prázdnych kontajnerov by potom tvorila súčasť samostatných operácií, ktoré nie sú priamo spojené s prepravou naložených kontajnerov, a preto by nemala spadať pod pojem „kombinovaná doprava“ v zmysle smernice 92/106, ale mala by podliehať obmedzeniam kabotážnej prepravy stanoveným v nariadení č. 1072/2009.

40. V tejto súvislosti pripomínam, že činnosť BW spočíva v preberaní naložených kontajnerov vo vnútrozemskom kontajnerovom termináli a v ich preprave k príjemcom. Po vyložení tovaru sa teraz už prázdne kontajnery opäť prepravia do vnútrozemského kontajnerového terminálu. Nakoniec sa po ich prekládke opäť prepravujú do vnútrozemského kontajnerového terminálu a potom do prístavov na prepravu po mori na lodi. BW spresňuje, že počas nakládky alebo vykládky zostávajú kontajnery na podvozku nákladného vozidla.

41. Pokiaľ sa teda prázdny kontajner sám osebe nepovažuje za tovar, čo bude musieť overiť vnútroštátny súd, systém zavedený BW umožňuje splniť ciele smernice 92/106, ktorými je zníženie preťaženia ciest.

[12] Pozri zmeny a doplnenia uvedené v poznámke pod čiarou 11 vyššie, s. 61.

[13] Pozri správu z 30. novembra 2018 (13871/2/18 REV 2), s. 19 a 20.

42. Súhlasím s Komisiou, že v prípade, ak by preprava prázdneho kontajnera bezprostredne pred alebo po preprave naloženého kontajnera v rámci kombinovanej dopravy musela podliehať obmedzeniam kabotážnej prepravy, museli by odvoz prázdnych kontajnerov vykonávať vnútroštátni dopravcovia na základe rôznych prepravných zmlúv, čo by znamenalo dodatočné finančné a administratívne zaťaženie a zvýhodnenie výlučne cestnej dopravy na úkor kombinovanej dopravy. Dodávam, že pokiaľ je cieľom povolenia kabotážnej prepravy stanoveného v nariadení č. 1072/2009 práve zabrániť tomu, aby sa vozidlá vracali bez nákladu pri prejazde hostiteľským členským štátom, bolo by v rozpore s touto liberalizáciou započítať prepravu prázdnych kontajnerov do maximálneho počtu kabotážnych prepráv, ktoré je dopravca nerezident oprávnený vykonávať v tomto hostiteľskom členskom štáte.

43. Je pravda, že takýto model predpokladá, že dopravca nerezident môže vykonávať neobmedzený počet operácií kombinovanej dopravy, keďže na takéto dopravy sa nevzťahujú obmedzenia stanovené v nariadení č. 1072/2009.

44. V tomto bode súhlasím, že je dôležité zabezpečiť, aby dopravné podniky nemohli zneužívať smernicu 92/106 na obchádzanie pravidiel kabotáže.

45. Nemyslím si však, že výklad pojmu „kombinovaná doprava“, podľa ktorého je preprava prázdnych kontajnerov na miesto nakládky alebo z miesta vykládky tovaru neoddeliteľnou súčasťou kombinovanej dopravy, môže viesť k obchádzaniu pravidiel.

46. V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy[14], sa totiž v odôvodnení 22 uvádza, že členské štáty by mali mať možnosť odchýliť sa od článku 4 smernice 92/106 a uplatňovať ustanovenia nariadenia č. 1072/2009 o kabotáži na cestných dopravcov, ktorí nemajú sídlo v danom členskom štáte a ktorí využívajú pozemnú komunikáciu na počiatočný alebo konečný úsek cesty v rámci kombinovanej dopravy, s cieľom riešiť takéto problémy.

47. Vzhľadom na tieto skutočnosti navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol, že článok 1 smernice 92/106 a článok 8 nariadenia č. 1072/2009 sa majú vykladať v tom zmysle, že preprava prázdnych kontajnerov na miesto nakládky alebo z miesta vykládky tovaru predstavuje neoddeliteľnú súčasť prepravy naložených kontajnerov, takže preprava prázdnych kontajnerov podlieha privilegovanému zaobchádzaniu, ktoré sa priznáva preprave naložených kontajnerov, pokiaľ sú tieto kontajnery v kombinovanej doprave vyňaté z pôsobnosti predpisov o kabotáži stanovených v tomto nariadení.

V. Návrh

48. Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor na prejudiciálnu otázku položenú Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín nad Rýnom, Nemecko) odpovedal takto:

Článok 1 smernice Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi a článok 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh,

[14] Ú. v. EÚ L 249, 2020, s. 17.

sa majú vykladať v tom zmysle, že:

preprava prázdnych kontajnerov na miesto nakládky alebo z miesta vykládky tovaru predstavuje neoddeliteľnú súčasť prepravy naložených kontajnerov, takže preprava prázdnych kontajnerov podlieha privilegovanému zaobchádzaniu, ktoré sa priznáva preprave naložených kontajnerov, pokiaľ sú tieto kontajnery v kombinovanej doprave vyňaté z pôsobnosti predpisov o kabotáži stanovených v tomto nariadení.