Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
JEAN RICHARD DE LA TOUR
esitatud 20. aprillil 2023 [1]

Kohtuasi C-246/22

BW
menetluses osalesid:
Staatsanwaltschaft Köln,
Bundesamt für Güterverkehr

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Amtsgericht Köln (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa))

Eelotsusetaotlus – Transport – Kaupade kombineeritud vedu – Direktiiv 92/106/EMÜ – Rahvusvaheline autovedu – Määrus (EÜ) nr 1072/2009 – Sellise tühja konteineri vedu kauba pealelaadimiseks või mahalaadimiseks, mis moodustab lahutamatu osa täislaaditud konteineri veost – Kabotaažveod

I. Sissejuhatus

1. Käesolev eelotsusetaotlus käsitleb seda, kuidas tõlgendada nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel [2], ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrust (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta [3].

2. Taotlus esitati seoses kohtuvaidlusega Rumeenias asutatud veoettevõtja juhataja BW ja Bundesamt für Güterverkehri (Saksamaa Liitvabariigi kaubaveoamet; edaspidi „BAG“) vahel haldustrahvi üle, mis määrati kabotaažvedusid käsitlevate sätete rikkumise eest seetõttu, et BW oli väidetavalt ületanud määruse nr 1072/2009 artiklis 8 sätestatud piirangut, kui ta vedas tühje konteinereid, mille suhtes ei ole väidetavalt kohaldatav kombineeritud veo suhtes kehtiv eelis.

3. Sellega seoses tuleb Euroopa Kohtul otsustada, kas tühja konteineri vedu kauba pealelaadimiskohta või mahalaadimiskohast, kui see eelneb või järgneb vahetult täislaaditud konteineri veole, mis toimub kombineeritud veo raames, on hõlmatud mõistega „kombineeritud vedu“ või tuleb sellise veo suhtes kohaldada selles määruses kabotaažveole sätestatud piiranguid.

[1] Algkeel: prantsuse.
[2] EÜT 1992, L 368, lk 38.
[3] ELT 2009, L 300, lk 72.

4. Käesolevas ettepanekus soovitan oma analüüsi lõpus Euroopa Kohtul otsustada, et direktiivi 92/106 artiklit 1 ja määruse nr 1072/2009 artiklit 8 tuleb tõlgendada nii, et tühja konteineri vedu kauba pealelaadimiskohta või mahalaadimiskohast on täislaaditud konteineri veo lahutamatu osa, mistõttu tühja konteineri veole kohaldatakse täislaaditud konteinerite veole kehtivat eelist, kuivõrd need konteinerid on kombineeritud veo puhul vabastatud määruse nr 1072/2009 kabotaažvedu käsitlevatest sätetest.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

1. Direktiiv 92/106

5. Direktiivi 92/106 kolmandas, viiendas ja kuuendas põhjenduses on märgitud:

„arvestades, et kasvavad liiklusummikute-, keskkonna- ja liiklusohutuseprobleemid nõuavad avalikes huvides kombineeritud veo kui maanteeveo alternatiivi edasiarendamist;

[…]

arvestades, et kombineeritud veo laialdasemat kasutamist soodustab kõikide koguseliste piirangute kõrvaldamine ja mitmesuguste maanteeveo valdkonnas veel kehtivate halduspiirangute kaotamine;

arvestades, et selleks, et tagada, et kombineeritud veo meetodid tooksid kaasa liikluskoormuse tõhusa vähendamise, peab selline piirangute kaotamine puudutama piiratud pikkusega maanteevedusid.“

6. Selle direktiivi artiklis 1 on sätestatud:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse kombineeritud vedude suhtes, ilma et see piiraks määruse (EMÜ) nr 881/92[4] kohaldamist.

Käesolevas direktiivis tähendab „kombineeritud vedu“ liikmesriikidevahelist kaubavedu, mille puhul veoauto, haagis, poolhaagis (vedukiga või ilma), vahetusveovahend või 20jalane või suurem konteiner liigub veo alg- või lõppetapil maanteel ja ülejäänud etapil raudteel, siseveeteel või mereteel, kui viimati nimetatud etapi lennutee pikkus on üle 100 km, ja mille puhul veo alg- või lõppetapp on:

– kas teekond kaupade pealelaadimise kohast kuni lähima ümberlaadimiseks sobiva raudteejaamani algetapi puhul ning teekond lähimast ümberlaadimiseks sobivast raudteejaamast kuni kaupade mahalaadimise kohani lõppetapi puhul

– või lennuteekond 150 kilomeetri raadiuses siseveetee- või meresadamast, kus kaupu lastitakse või lossitakse.“

[4] Nõukogu 26. märtsi 1992. aasta määrus turulepääsu kohta sellise ühenduses toimuva kaupade autoveo puhul, mille algus- või lõpp-punkt asub liikmesriigi territooriumil või mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi (EÜT 1992, L 95, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 370). See määrus tunnistati kehtetuks ja asendati määrusega nr 1072/2009 (vt selle määruse artikkel 18).

7. Direktiivi artiklis 4 on sätestatud:

„Liikmesriikidevaheliste kombineeritud vedude korral võivad veo alg- ja/või lõppetapi maanteevedu – mis moodustab kombineeritud veo lahutamatu osa ja võib, kuid ei pruugi hõlmata piiri ületamist – teha üksnes liikmesriigis asutatud veoettevõtjad, kes vastavad tegevusalale lubamise ja liikmesriikidevahelise kaupade veo turule pääsemise tingimustele.“ [mitteametlik tõlge]

2. Määrus nr 1072/2009

8. Määruse nr 1072/2009 põhjendustes 2, 13, 15 ja 16 on märgitud:

„(2) Ühise transpordipoliitika kehtestamine toob muu hulgas kaasa [Euroopa Liidu] territooriumil toimuva veoste autoveo turule pääsemise suhtes kohaldatavate ühiste eeskirjade kehtestamise, samuti nende tingimuste sätestamise, mille alusel mitteresidendist vedajad võivad liikmesriigis veoteenuseid osutada. Need eeskirjad peavad olema kehtestatud viisil, mis aitaks kaasa autoveo siseturu sujuvale toimimisele.

[…]

(13) Riigisiseste veoteenuste osutamise õiguse teatavas liikmesriigis peaksid kooskõlas käesoleva määrusega saama ajutiselt vedajad, kellel on käesoleva määrusega ettenähtud ühenduse tegevusluba, või vedajad, kellel on luba osutada ajutiselt teatavat liiki rahvusvahelisi veoteenuseid, omamata kõnealuses liikmesriigis registrijärgset või muud asukohta. […]

[…]

(15) Ilma et see piiraks asutamisõigust käsitlevate asutamislepingu sätete kohaldamist, koosnevad kabotaažveod teenuste osutamisest vedajate poolt liikmesriikides, mis ei ole nende asutamiskohaks, ning see ei tohiks olla keelatud seni, kuni selliseid vedusid ei teostata vastuvõtvas liikmesriigis alaliselt ega pidevalt. […]

(16) Käesoleva määrusega ei piirata sätteid, mis käsitlevad kaupade rahvusvahelist autovedu kombineeritud veo ühe etapina, nagu on sätestatud [direktiivis 92/106]. Vastuvõtvas liikmesriigis toimuvad siseriiklikud autoveod, mis ei ole osa kombineeritud veost, nagu see on sätestatud [direktiivis 92/106], kuuluvad kabotaažvedude määratluse alla ja nende suhtes tuleks vastavalt kohaldada käesoleva määruse nõudeid.“

9. Selle määruse artiklis 1 „Reguleerimisala“ on sätestatud:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse [liidu] territooriumil rendi või tasu eest tehtavate veoste rahvusvaheliste autovedude suhtes.

[…]

4. Käesolevat määrust kohaldatakse mitteresidendist vedaja teostatava ajutise riigisisese veoste autoveo suhtes, nagu on ette nähtud III peatükiga.

5. Järgmist liiki vedude ja selliste vedudega seotud tühisõitude puhul ei ole vaja ühenduse tegevusluba ning need on vabastatud kõigist veoloa nõuetest:

[…]

d) veosevedu mootorsõidukitega […];

[…]“.

10. Määruse artiklis 2 „Mõisted“ on ette nähtud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

2) „rahvusvaheline vedu“:

   a) koormaga vedu sõidukiga, mille lähte- ja sihtkoht on kahes erinevas liikmesriigis ja mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;

   b) liikmesriigist kolmandasse riiki või vastupidi toimuv koormaga vedu sõidukiga, mis läbib ühe või mitme liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumi või mitte;

   c) kolmandate riikide vahel toimuv koormaga vedu sõidukiga, mis läbib ühe või mitme liikmesriigi territooriumi, või

   d) punktides a, b ja c osutatud veoga seotud tühisõit;

3) „vastuvõttev liikmesriik“ – liikmesriik, kus vedaja tegutseb, kuid mis ei ole vedaja asukohaliikmesriik;

4) „mitteresidendist vedaja“ – vedaja, kes tegutseb vastuvõtvas liikmesriigis;

[…]

6) „kabotaažveod“ – rendi või tasu eest tehtavad riigisisesed veod, mida teostatakse vastuvõtvas liikmesriigis ajutiselt kooskõlas käesoleva määrusega;

[…]“.

11. Sama määruse III peatükk „Kabotaažveod“ sisaldab eelkõige artiklit 8, mis on sõnastatud järgmiselt:

„1. Rendi või tasu eest veoste vedajal, kellel on ühenduse tegevusluba ja kelle juhil, kui ta on kolmanda riigi kodanik, on juhitunnistus, on käesolevas peatükis sätestatud tingimustel õigus teha kabotaažvedusid.

2. Kui saabuva rahvusvahelise veoga veetud veosed on kohale toimetatud, lubatakse lõikes 1 osutatud vedajal pärast teisest liikmesriigist või kolmandast riigist vastuvõtvasse liikmesriiki toimuvat rahvusvahelist vedu teha ühe ja sama sõidukiga või ühendatud autorongi puhul sama

sõiduki mootorsõidukiga kuni kolm kabotaažvedu. Kabotaažveo raames toimuv viimane koorma mahalaadimine enne vastuvõtvast liikmesriigist lahkumist leiab aset seitsme päeva jooksul alates saabuva rahvusvahelise veo raames toimunud viimasest mahalaadimisest vastuvõtvas liikmesriigis.

[…]“.

B. Saksa õigus

12. 28. detsembri 2011. aasta kaupade rahvusvahelist autovedu ja kabotaažvedu reguleeriva määruse (Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr) [5] §-s 13 on sätestatud:

„Käesolevas määruses tähendab „rendi või tasu eest tehtav rahvusvaheline kombineeritud vedu“ kaubavedu, mille puhul

1. mootorsõiduk, haagis, šassii või 6meetrine või suurem konteiner liigub veo ühel etapil maanteel ja teisel etapil raudteel, siseveeteel või mereteel (kui mereveoetapi lennutee pikkus on üle 100 km),

2. kogu veo teekond on osaliselt Saksamaal ja osaliselt välismaal ning

3. riigisisene maanteevedu toimub ainult peale- või mahalaadimiskoha ja

a) lähima sobiva raudteejaama vahel või

b) siseveetee- või meresadama vahel, mille lennuteekond on 150 kilomeetri raadiuses (kus kaupu lastitakse või lossitakse).“

13. Selle määruse § 15 lõikes 1 on sätestatud:

„Liikmesriigis asutatud ettevõtja […] võib § 13 tähenduses kombineeritud vedude korral oma liikmesriigi territooriumil peale ja maha laadida üksnes juhul, kui ta vastab tegevusalale lubamise ja liikmesriikidevahelise kaupade veo turule pääsemise tingimustele.“

III. Põhikohtuasja asjaolud ja eelotsuse küsimus

14. BAG tuvastas 22. jaanuaril 2020 ja 6. veebruaril 2020 äriühingu Contargo Rhein-Neckar GmbH juures läbi viidud kontrolli käigus rikkumised 60 veo puhul, mille oli selle äriühingu tellimusel ajavahemikul 6. maist 2019 kuni 27. maini 2019 teinud Rumeenias asutatud transpordiettevõtja, mille juhataja on BW.

15. BAG paneb BW-le süüks, et ta korraldas vähemalt 57 korral tühja konteineri veo, mille suhtes ei kohaldata kombineeritud veo suhtes kehtivat eelist ja mille puhul oli järelikult tegemist kabotaažveoga. BW on BAGi väitel juhatajana rikkunud määruse nr 1072/2009 artiklis 8 sätestatud piirangut, et teha võib kolm kabotaažvedu seitsme päeva jooksul.

[5] *BGBl.* 2012 I, lk 42.

16. BW väidab, et tühja konteineri vedu oli osa täislaaditud konteineri veost, mille suhtes on kohaldatav kombineeritud veo suhtes kehtiv eelis. Ta selgitab, et tema äritegevus seisneb sisekonteineriterminalis asuvate täislaaditud konteinerite pealevõtmises, et vedada need vastuvõtjatele. Pärast kaupade mahalaadimist veetakse tühjad konteinerid uuesti sisekonteineriterminali. Pärast uut pealelaadimist toimub vedu uuesti sisekonteineriterminali ja sealt sadamatesse, kus konteiner laaditakse konteinerilaevale. BW arvates on seega õige käsitada tühja konteineri vedu mitte eraldiseisvana, vaid veotellimuse osana, mille suhtes on kohaldatav kombineeritud veo suhtes kehtiv eelis.

17. BAG tegi 30. oktoobril 2020 otsuse, millega määras BW-le kabotaažvedu käsitlevate õigusnormide rikkumise eest haldustrahvi summas 8625 eurot.

18. BW esitas selle otsuse peale vaide, milles väitis, et asjaomased veod on hõlmatud kombineeritud veo suhtes kehtiva erandiga. Tema sõnul ei tule kõnealuseid vedusid käsitada eraldiseisvatena, vaid neid tuleb pidada põhilepingu osaks.

19. BAG on vastupidi seisukohal, et tühja konteineri veo suhtes enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist ei ole kohaldatav kombineeritud veo suhtes kehtiv eelis, vaid seda tuleb käsitada eraldiseisva veotellimusena. Sellisele tühja konteineri veole kohaldub seega määruse nr 1072/2009 artikkel 8, milles on kabotaažveo suhtes ette nähtud piirangud, eelkõige piiriülese veo tegemise kohustus ja seitsme päeva jooksul kolme kabotaažveo tegemise piirang.

20. Neil asjaoludel otsustas Amtsgericht Köln (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist on täislaaditud konteineri veo lahutamatu osa, millest tulenevalt laieneb täislaaditud konteineri veo puhul kehtiv eelis tühja konteineri veole, mistõttu ei ole kabotaažveole esitatavad nõuded kombineeritud veo korral tühja konteineri veo suhtes kohaldatavad?“

21. Kirjalikud seisukohad esitasid BAG ja Euroopa Komisjon.

IV. Analüüs

22. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib oma eelotsusetaotluses teada, kas direktiivi 92/106 artiklit 1 ja määruse nr 1072/2009 artiklit 8 tuleb tõlgendada nii, et tühja konteineri vedu kauba pealelaadimiskohta või mahalaadimiskohast on täislaaditud konteineri veo lahutamatu osa, millest tulenevalt laieneb täislaaditud konteineri veo puhul kehtiv eelis tühja konteineri veole, mistõttu ei ole selles määruses kabotaažveole esitatavad nõuded kombineeritud veo korral tühja konteineri veo suhtes kohaldatavad.

23. Kõigepealt tuleb meenutada, kuidas suhestuvad omavahel määrus nr 1072/2009, millega kehtestatakse kabotaažvedudele teatavad piirangud, ja direktiiv 92/106, mis sisaldab kombineeritud vedusid käsitlevaid sätteid.

24. Määruse nr 1072/2009 artikli 8 lõikes 2 on esiteks sätestatud, et kabotaažvedude, st vastuvõtvas liikmesriigis mitteresidendist vedaja poolt rendi või tasu eest teostatava ajutise riigisisese kaupade autoveo suhtes kehtivad teatavad piirangud. Selle määruse põhjenduses 16 on aga täpsustatud, et selle määrusega ei piirata sätteid, mis käsitlevad kaupade rahvusvahelist

autovedu kombineeritud veo ühe etapina, nagu on sätestatud direktiivis 92/106. Vastuvõtvas liikmesriigis toimuvad siseriiklikud autoveod, mis ei ole osa sellisest veost, kuuluvad kabotaažvedude määratluse alla ja nende suhtes tuleb vastavalt kohaldada kõnealuse määruse nõudeid.

25. Teiseks on direktiivi 92/106 artiklis 1 kombineeritud vedu määratletud kui liikmesriikidevaheline kaubavedu, mille puhul veoauto või konteiner liigub veo alg- või lõppetapil maanteel ja ülejäänud etapil raudteel, siseveeteel või mereteel, kui viimati nimetatud etapi lennutee pikkus on üle 100 km, ja mille puhul veo alg- või lõppetapp on kas teekond kaupade pealelaadimise kohast kuni lähima ümberlaadimiseks sobiva raudteejaamani algetapi puhul ning teekond lähimast ümberlaadimiseks sobivast raudteejaamast kuni kaupade mahalaadimise kohani lõppetapi puhul või lennuteekond 150 kilomeetri raadiuses siseveetee- või meresadamast, kus kaupu lastitakse või lossitakse. Lisaks täpsustatakse selles artiklis, et kõnealust direktiivi kohaldatakse kombineeritud vedude suhtes, ilma et see piiraks määruse nr 881/92[6] kohaldamist.

26. Eespool öeldut arvestades märgin, et ühelt poolt kohaldatakse neid kahte õigusakti, ilma et see piiraks neist kummagi kohaldamist, ja teiselt poolt ei viita ei direktiiv 92/106 ega määrus nr 1072/2009 otseselt ega kaudselt korrale, mis reguleerib tühja konteineri vedu kauba laadimiskohta või kauba mahalaadimiskohast enne või pärast kombineeritud vedu.

27. Määruse nr 1072/2009 põhjenduses 16 määratletakse kabotaažveod üksnes kui riigisisesed autoveod, mis ei ole osa kombineeritud veost, nagu see on sätestatud direktiivis 92/106.

28. Selle direktiivi artiklis 1, nagu ma märkisin käesoleva ettepaneku punktis 25, on kombineeritud vedu määratletud viidates veo alg- või lõppetapile, millest esimese all mõistetakse teekonda kaupade pealelaadimise kohast kuni ümberlaadimise raudteejaamani ja teise all teekonda ümberlaadimise raudteejaamast kuni kaupade mahalaadimise kohani. Selle direktiivi artiklis 4 on lisaks sätestatud, et veoettevõtja võib kombineeritud veo korral teha veo alg- ja/või lõppetapi maanteevedu, mis moodustab kombineeritud veo lahutamatu osa. Ei ole viidatud tühja konteineri veole enne veo algetappi või pärast lõppetappi ega täpsustatud, kas selline vedu on kombineeritud veo lahutamatu osa.

29. Samas on määruse nr 1072/2009 artikli 2 punktis 2 määratletud „rahvusvaheline vedu“ kui teatud koormaga vedu sõidukiga ja sellega seotud tühisõit.

30. Sellega seoses väidab BAG, et kui sellist vahet koormaga veo ja tühisõidu vahel on süstemaatiliselt tehtud kõnealuses määruses, kuid mitte direktiivis 92/106, siis näitab see, et liidu seadusandja ei kavatsenud hõlmata tühisõitu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist kombineeritud veo mõistega selle direktiivi artikli 1 tähenduses.

31. Juhin siiski esiteks tähelepanu, et määrus nr 1072/2009 ja direktiiv 92/106, kuigi nad viitavad üksteisele[7] ja on osa ühisest transpordipoliitikast, on eraldiseisvad õigusaktid, mis on vastu võetud eri aegadel ja millel on kummalgi oma eesmärk. Kõnealune määrus viitab just tühisõitudele, kuna selle eesmärk on vähendada sõidukite tühisõite, optimeerides nende marsruute kabotaažvedude piirangute kaotamise abil seni, kuni selliseid vedusid ei teostata vastuvõtvas liikmesriigis alaliselt ega pidevalt. Tühisõidule viitamine ei ole seega sama asjakohane kombineeritud veo puhul, mille

6 Vt käesoleva ettepaneku 4. joonealune märkus.

7 Vt käesoleva ettepaneku 4. joonealune märkus.

puhul küsimus ei ole sõidukite tühisõitude optimeerimises, vaid liikluskoormuse tõhusas vähendamises ja saasteainete heite vähendamises, soodustades mere- või raudteetranspordi kasutamist.

32. Teiseks näitab direktiivi 92/106 ettevalmistavate dokumentide uurimine, et täislaaditud ja tühja konteineri veo erinevust ei ole arutatud, mis ei võimalda väita, et liidu seadusandja leidis, et tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist ei peaks olema hõlmatud mõistega „kombineeritud vedu“.

33. Lisaks sellele nähti direktiivi 92/106 muutmise direktiivi ettepanekus [8] ette selle direktiivi artikli 3 uus sõnastus, milles täpsustati, et „tühjade laadimisüksuste [vedamine] enne ja pärast kaubavedu“ on osa kombineeritud veo maanteeveoetapist. [9]

34. Euroopa Parlament jättis selle lisatud viite tühisõidu kohta välja. [10] Peale selle täpsustas ta, et tühisõitude jätmine maanteeveoetappide pikkuse piirangu alt välja ja seega selle mitte hõlmamine „kombineeritud veo“ mõistega erinevalt koormaga veost, suurendaks saasteainete heitkoguseid, mis oleks vastuolus direktiivi 92/106 eesmärkidega, nimelt heitkoguste vähendamisega vähese heitega transpordiliikide toetamise kaudu. [11]

35. Euroopa Parlament lisas seoses direktiivi 92/106 artikli 1 lõike 3 teise lõigu uue sõnastusega, et maanteeveoetapi pikkuse piirang peaks kehtima ka tühja laadimisüksuse suhtes, [12] mis pigem viitab sellele, et selline vedu oleks just osa „kombineeritud veo“ mõistest ja et selle suhtes peaks kehtima sama etapi pikkuse piirang, kuna see kaasneb koormaga veo etapiga.

36. Euroopa Liidu Nõukogu [13] omalt poolt tegi ettepaneku muuta direktiivi 92/106 artikli 1 lõike 2 uut sõnastust, asendades mõiste „kombineeritud vedu“ mõistega „rahvusvaheline kombineeritud vedu“, mis viitab nii täis- kui ka tühja konteineri veole. Selle direktiivi artikli 1 lõike 3 uues sõnastuses täpsustas nõukogu siiski, et „tühjade laadimisüksuste vedu enne teekonna alguse maanteeveoetappi või pärast teekonna lõpu maanteeveoetappi (nt konteineripargist või konteineriparki) ei loeta kombineeritud veo osaks“.

37. Järeldan sellest, et direktiivi 92/106 vastuvõtmise ajal ei tekkinud küsimust tühja konteineri veos ja et nüüd on küsimus mitte niivõrd selles, kas tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist kuulub kombineeritud veo puhul olemuslikult selle mõiste „kombineeritud vedu“ alla, vaid pigem selles, kas tühisõitu tuleks arvestada maanteeveo pikkuse piirangu sisse, et soodustada teisi, tõhusamaid ja vähem saastavaid transpordiliike.

[8] Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel) (COM(2017) 648 (final)). See projekt on siiski aegunud.

[9] Vt selle direktiivi ettepaneku lk 22.

[10] Vt raporti ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel) (A8-0259/2018), muudatusettepanek 33, lk 24.

[11] Vt keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonis esitatud muudatusettepanekud 48–268, mis on kättesaadavad järgmisel veebiaadressil: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-AM-622152_EN.pdf, lk 71.

[12] Vt käesoleva ettepaneku 11. joonealuses märkuses viidatud muudatusettepanek, lk 61.

[13] Vt 30. novembri 2018. aasta raport (13871/2/18 REV 2), lk 19–20.

38. Kolmandaks, isegi kui määruses 1072/2009 sisalduv viide tühisõidule oleks asjakohane, siis minu arvates räägiks see selle kasuks, et iga koormaga veoga otseselt seotud tühisõit moodustab osa samast veost, mida tuleks selle veo liigitamisel pidada tervikuks. Tühja konteineri vedu enne kauba pealelaadimist või pärast kauba mahalaadimist kombineeritud veo puhul on sellele veole kui sellisele omane ja selle jaoks vajalik ning moodustab seega selle lahutamatu osa.

39. Ainus erand oleks olukord, kus tühi konteiner ise oleks kaup, st kui konteiner on ostu või rentimise puhul iseseisva äritehingu objektiks. Tühja konteineri vedu oleks siis osa eraldiseisvast toimingust, mis ei ole otseselt seotud koormaga konteineri veoga ega peaks seetõttu olema hõlmatud „kombineeritud veo“ mõistega direktiivi 92/106 tähenduses, vaid selle suhtes tuleks kohaldada määruses nr 1072/2009 sätestatud kabotaažveo piiranguid.

40. Sellega seoses märgin, et BW äritegevus seisneb sisekonteineriterminalis asuvate täislaaditud konteinerite pealelaadimises, et vedada need vastuvõtjatele. Pärast kaupade mahalaadimist veetakse tühjad konteinerid uuesti sisekonteineriterminali. Pärast uut pealelaadimist toimub vedu uuesti sisekonteineriterminali ja sealt sadamatesse, kus konteiner laaditakse konteinerilaevale. BW täpsustab, et konteiner jääb kauba pealelaadimise või mahalaadimise ajaks veoki haagisele.

41. Seega, kuivõrd tühja konteinerit ei peeta iseenesest kaubaks, mida peab kontrollima liikmesriigi kohus, võimaldab BW loodud süsteem täita direktiivi 92/106 eesmärke, milleks on liiklusummikute vähendamine.

42. Ma arvan nagu komisjongi, et juhul, kui tühja konteineri veole, mis toimub vahetult enne või pärast koormaga konteineri vedu kombineeritud veo puhul, tuleks kohaldada kabotaažveole kehtivaid piiranguid, peaksid tühjad konteinerid ära vedama riigisisesed veoettevõtjad erinevate veolepingute alusel, mis tooks kaasa täiendava finants- ja halduskoormuse ning soodustaks puhtalt maanteevedu kombineeritud veo arvelt. Lisan, et kuna määruses nr 1072/2009 sätestatud kabotaažvedude lubamine on mõeldud just selleks, et vältida sõidukite tühjalt tagasipöördumist vastuvõtva liikmesriigi läbimisel, oleks asjaomaste piirangute kaotamisega vastuolus, kui tühja konteineri vedu arvestataks nende kabotaažvedude maksimaalse arvu hulka, mida mitteresidendist vedaja võib selles vastuvõtvas liikmesriigis teha.

43. Tõsi, selline mudel eeldab, et mitteresidendist vedaja võib teha piiramatu arvu kombineeritud vedusid, kuivõrd selliste vedude suhtes ei kehti määruses nr 1072/2009 sätestatud piirangud.

44. Tunnistan sellega seoses, et on oluline tagada, et veoettevõtjad ei saaks direktiivi 92/106 kuritarvitada kabotaažveo eeskirjadest kõrvalehoidmiseks.

45. Ma ei usu siiski, et mõiste „kombineeritud vedu“ tõlgendus, mille kohaselt tühja konteineri vedu kauba laadimiskohta või mahalaadimiskohast on kombineeritud veo lahutamatu osa, võib põhjustada eeskirjadest kõrvalehoidmist.

46. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määruse (EL) 2020/1055, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga [14], põhjenduses 22 on nimelt märgitud,

[14] ELT 2020, L 249, lk 17.

et liikmesriikidel peaks olema võimalus teha erandeid direktiivi 92/106 artiklist 4 ja kohaldada mitteresidendist autoveo-ettevõtjate suhtes, kes kasutavad maanteed kombineeritud veo alg- või lõppetapiks, määruse nr 1072/2009 kabotaažvedude sätteid, et lahendada selliseid probleeme.

47. Neid asjaolusid arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku otsustada, et direktiivi 92/106 artiklit 1 ja määruse nr 1072/2009 artiklit 8 tuleb tõlgendada nii, et tühja konteineri vedu kauba pealelaadimiskohta või mahalaadimiskohast on täislaaditud konteineri veo lahutamatu osa, millest tulenevalt laieneb täislaaditud konteineri veo puhul kehtiv eelis tühja konteineri veole, mistõttu ei ole selles määruses kabotaažveole esitatavad nõuded kombineeritud veo korral tühja konteineri veo suhtes kohaldatavad.

V. Ettepanek

48. Kõigi eelnevate kaalutluste põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Amtsgericht Kölni (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa) esitatud eelotsuse küsimusele järgmiselt:

nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel, artiklit 1 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta artiklit 8

tuleb tõlgendada nii, et

tühja konteineri vedu kauba pealelaadimiskohta või mahalaadimiskohast on täislaaditud konteineri veo lahutamatu osa, millest tulenevalt laieneb täislaaditud konteineri veo puhul kehtiv eelis tühja konteineri veole, mistõttu ei ole selles määruses kabotaažveole esitatavad nõuded kombineeritud veo korral tühja konteineri veo suhtes kohaldatavad.