Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA ŽANA RIŠĀRA DELATŪRA
[*JEAN RICHARD DE LA TOUR*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2023. gada 20. aprīlī [1]

**Lieta C-246/22**

**BW,**
**piedaloties**
***Staatsanwaltschaft Köln,***
***Bundesamt für Güterverkehr***

(*Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa, Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Pārvadājumi – Kravu kombinētie pārvadājumi – Direktīva 92/106/EEK – Starptautiskie autopārvadājumi – Regula (ES) Nr. 1072/2009 – Tukšu konteineru pārvadājumi, lai tajos iekrautu vai no tiem izkrautu kravu, kas ir piekrauto konteineru pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa – Kabotāžas pārvadājumi

## I. Ievads

1. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt Padomes Direktīvu 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm [2] un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum [3].

2. Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp BW, Rumānijā dibināta pārvadājumu uzņēmuma vadītāju, un *Bundesamt für Güterverkehr* (Federālais kravu pārvadājumu birojs, Vācija; turpmāk tekstā – "*BAG*") par administratīvo naudas sodu, kas piemērots par noteikumu pārkāpumu kabotāžas pārvadājumu jomā, un par to, ka BW esot pārkāpusi Regulas Nr. 1072/2009 8. pantā paredzēto ierobežojumu, pārvadājot tukšus konteinerus, uz kuriem neattiecas kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamā preferenciālā attieksme.

3. Šajā ziņā Tiesai būs jānoskaidro, vai tukšu konteineru pārvadājumam uz kravas iekraušanas vietu vai no kravas izkraušanas vietas, ja tas tiek veikts tieši pirms vai uzreiz pēc uzpildītu konteineru pārvadāšanas kombinēta pārvadājuma veidā, ir piemērojams jēdziens "kombinētais pārvadājums" vai arī šādai darbībai ir piemērojami ierobežojumi attiecībā uz šajā regulā paredzētajiem kabotāžas pārvadājumiem.

1 Oriģinālvaloda – franču.
2 OV 1992, L 368, 38. lpp.
3 OV 2009, L 300, 72. lpp.

4. Šajos secinājumos vērtējuma noslēgumā es ieteikšu Tiesai nospriest, ka Direktīvas 92/106 1. pants un Regulas Nr. 1072/2009 8. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tukšu konteineru pārvadājums uz kravas iekraušanas vietu vai no kravas izkraušanas vietas ir piekrauto konteineru pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa tādā ziņā, ka tukšo konteineru pārvadājumiem ir izmantojama pilnu konteineru pārvadājumiem piemērojamā preferenciālā attieksme, ciktāl kombinētajos pārvadājumos uz tiem neattiecas Regulā Nr. 1072/2009 paredzētie noteikumi par kabotāžas pārvadājumiem.

## II. Atbilstošās tiesību normas

### *A. Savienības tiesības*

#### *1. Direktīva 92/106*

5. Direktīvas 92/106 trešajā, piektajā un sestajā apsvērumā ir noteikts:

"tā kā aizvien vairāk pieaug problēmas saistībā ar sastrēgumiem uz ceļiem, vidi un ceļu satiksmes drošību, sabiedrības interesēs ir jāturpina attīstīt kombinētos pārvadājumus kā autopārvadājumu alternatīvu;

[..]

tā kā atbrīvošanās no visiem kvantitatīviem ierobežojumiem un dažādu autopārvadājumu jomā joprojām pastāvošu administratīvo ierobežojumu atcelšana veicinātu lielāku pāreju uz kombinētajiem pārvadājumiem;

tā kā, lai panāktu, ka kombinēto pārvadājumu metode efektīvi samazina ceļu sastrēgumus, šāda liberalizācija būtu jāattiecina uz braucieniem, kas tiek veikti ierobežotā attālumā."

6. Šīs direktīvas 1. pantā ir paredzēts:

"Šī direktīva ir piemērojama kombinēto pārvadājumu darbībām, neskarot Regulu (EEK) Nr. 881/92 [4].

Šajā direktīvā "kombinētie pārvadājumi" ir kravu pārvadājumi starp dalībvalstīm, ja brauciena sākumposmā vai beigu posmā kravas automašīna, piekabe, puspiekabe, ar vilcēju vai bez vilcēja, kravas kaste vai 20 pēdu vai lielāks konteiners izmanto autoceļu, un savukārt citā brauciena posmā izmanto dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļus vai jūras ceļus, kas ir vismaz 100 km taisnā līnijā, un brauciena sākuma vai beigu posms pa autoceļu:

– ir starp kravas iekraušanas punktu un tuvāko piemēroto iekraušanas dzelzceļa staciju, sākuma posmam, un starp tuvāko piemēroto izkraušanas dzelzceļa staciju un kravas izkraušanas punktu, beigu posmam, vai

[4] Padomes Regula (1992. gada 26. marts) par piekļuvi Kopienas kravu autopārvadājumu tirgum, ja pārvadājumus veic uz dalībvalsts teritoriju vai no tās, vai arī šķērsojot vienas vai vairāku dalībvalstu teritoriju (OV 1992, L 95, 1. lpp.). Minēto regulu atcēla un aizstāja ar Regulu Nr. 1072/2009 (skat. šīs regulas 18. pantu).

– ir ne vairāk kā 150 km rādiusā taisnā līnijā no iekraušanai vai izkraušanai izmantotās iekšzemes ūdensceļu ostas vai jūras ostas."

7. Minētās direktīvas 4. pantā ir noteikts:

"Visi kādā dalībvalstī dibināti pārvadātāji, kas veic uzņēmējdarbību kādā dalībvalstī un kas atbilst nosacījumiem par piekļuvi profesionālās darbības veikšanai un par piekļuvi tirgum, kurš aptver kravu pārvadāšanu starp dalībvalstīm, drīkst – saistībā ar kombinētu pārvadājumu starp dalībvalstīm – veikt kravu autopārvadājuma sākuma un/vai beigu posmus, kas ir kombinētā pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa un kas var ietvert vai neietvert robežas šķērsošanu."

*2. Regula (EK) Nr. 1072/2009*

8. Regulas Nr. 1072/2009 2., 13., 15. un 16. apsvērumā ir noteikts:

"(2) Kopējās transporta politikas izveidošanai, *inter alia*, jāizstrādā kopīgi noteikumi par piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum [Eiropas Savienības] teritorijā, kā arī jāparedz nosacījumi, saskaņā ar kuriem ārvalstu kravas pārvadātāji dalībvalstī drīkst sniegt kravu iekšzemes autopārvadājumu pakalpojumus. Šiem noteikumiem jābūt izstrādātiem tā, lai veicinātu pārvadājumu iekšējā tirgus vienmērīgu darbību.

[..]

(13) Kravas pārvadātājiem, kam ir izsniegtas Kopienas atļaujas, kas paredzētas šajā regulā, vai arī pārvadātājiem, kam atļauta dažu kategoriju starptautisko autopārvadājumu pakalpojumu sniegšana, būtu jāatļauj pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veikt iekšzemes pārvadājumus dalībvalstī, ja šī valsts nav pārvadātāja galvenā uzņēmuma vai tā filiāles reģistrācijas vieta [..].

[..]

(15) Neskarot Līguma noteikumus par tiesībām veikt uzņēmējdarbību, kabotāžas pārvadājumi ir pakalpojumi, ko kravas pārvadātāji sniedz dalībvalstī, kurā tie neveic uzņēmējdarbību, un tiem nevajadzētu būt aizliegtiem, ja vien tos neveic tā, ka rodas pastāvīga vai nepārtraukta darbība šajā dalībvalstī. [..]

(16) Šī regula neskar tos noteikumus par ienākošiem un izejošiem kravu autopārvadājumiem, kas ir kombinētā pārvadājuma viens posms, kuri minēti [Direktīvā 92/106]. Iekšējie braucieni pa sauszemes ceļiem uzņemošajā dalībvalstī, kas nav viens posms no kombinētā pārvadājuma atbilstīgi [Direktīvai 92/106], atbilst kabotāžas pārvadājumu definīcijai, un tāpēc uz tiem attiecas šīs regulas prasības."

9. Šīs regulas 1. pantā "Darbības joma" ir noteikts:

"1. Šī regula attiecas uz starptautiskiem kravu komercpārvadājumiem ar autotransportu, ko veic [Savienības] teritorijā.

[..]

4. Šo regulu piemēro kravas iekšzemes autopārvadājumiem, ko pagaidu kārtā veic ārvalstu kravas pārvadātājs, kā paredzēts III nodaļā.

5. Turpmāk minētajiem pārvadājumu veidiem un braucieniem bez kravas, ko veic saistībā ar šādiem pārvadājumiem, netiek prasīta Kopienas atļauja, un uz tiem neattiecas nekāda pārvadājumu atļauju izsniegšanas sistēma:

[..]

d) kravu pārvadājumi ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem [..]

[..]."

10. Minētās regulas 2. pantā "Definīcijas" ir paredzēts:

"Šajā regulā izmanto šādas definīcijas:

[..]

2) "starptautisks pārvadājums" ir:

   a) brauciens ar kravu, ko transportlīdzeklis veic no pārvadājuma sākuma vietas līdz galamērķa vietai, kuras atrodas divās dažādās dalībvalstīs, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;

   b) brauciens ar kravu, kuru transportlīdzeklis veic no dalībvalsts uz trešo valsti vai otrādi, braucot vai nebraucot tranzītā cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm;

   c) brauciens ar kravu, kuru transportlīdzeklis veic starp trešām valstīm tranzītā cauri vienas vai vairāku dalībvalstu teritorijai; vai

   d) brauciens bez kravas saistībā ar a), b) un c) apakšpunktā minētajiem pārvadājumiem;

3) "uzņēmēja dalībvalsts" ir dalībvalsts, kurā kravas pārvadātājs nodarbojas ar pārvadājumiem, bet kura nav tā dalībvalsts, kurā kravas pārvadātājs veic uzņēmējdarbību;

4) "ārvalsts pārvadātājs" ir kravas autopārvadājumu uzņēmums, kas veic pārvadājumus uzņēmējā dalībvalstī;

[..]

6) "kabotāžas pārvadājumi" ir iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veic uzņēmējā dalībvalstī;

[..]."

11. Šīs pašas regulas III nodaļā "Kabotāža" tostarp ir ietverts 8. pants, kas izteikts šādā redakcijā:

"1. Visi pārvadātāji, kuri veic komercpārvadājumus un kuriem ir Kopienas atļauja, un transportlīdzekļa vadītāji, ja tie ir trešās valsts valstspiederīgie, kuriem ir transportlīdzekļa vadītāja atestāts, ir tiesīgi pēc šīs nodaļas noteikumiem veikt kabotāžas pārvadājumus.

2. Tiklīdz ir piegādāta krava, kura tika ievesta ar ienākošu starptautisku pārvadājumu, 1. punktā minētajiem pārvadātājiem ir atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt līdz trīs kabotāžas pārvadājumiem, kas seko starptautiskajam pārvadājumam no citas dalībvalsts vai no trešās valsts uz uzņēmēju dalībvalsti. Pēdējai kravas izkraušanai kabotāžas pārvadājuma laikā pirms izbraukšanas no uzņēmējas dalībvalsts jānotiek septiņu dienu laikā pēc pēdējās kravas izkraušanas uzņēmējā dalībvalstī ienākošā starptautiskā pārvadājuma laikā.

[..]"

### *B. Vācijas tiesības*

12. 2011. gada 28. decembra *Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr* (Noteikumi par starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem un kabotāžas pārvadājumiem) [5] 13. pantā ir paredzēts:

"Starptautiski kombinētie pārvadājumi ir kravu pārvadājumi, kuros

1. mehāniskais transportlīdzeklis, piekabe, šasija, vismaz 6 metrus garš konteiners veic vienu daļu maršruta pa ceļu un otru daļu maršruta pa dzelzceļu vai pa iekšzemes vai jūras ūdensceļu (attālums pa jūru vismaz 100 km taisnā līnijā),

2. viss maršruts stiepjas daļēji pa valsts teritoriju un daļēji ārvalstīs un

3. valsts teritorijā autopārvadājums tiek veikts tikai starp iekraušanas vai izkraušanas vietu un

a) tuvāko piemēroto dzelzceļa staciju vai

b) iekšzemes ūdensceļu ostu vai jūras ostu, kas atrodas ne vairāk kā 150 km rādiusā taisnā līnijā (iekraušanas vai izkraušanas ostu)."

13. Šo noteikumu 15. panta 1. punktā ir noteikts:

"Uzņēmējs, kura uzņēmums ir dibināts dalībvalstī [..], veicot kombinētos pārvadājumus 13. panta izpratnē, var veikt iekraušanu un izkraušanu valsts teritorijā, ja izpilda prasības par piekļuvi profesionālās darbības veikšanai un par piekļuvi tirgum, kurš aptver kravu pārvadāšanu starp dalībvalstīm."

## III. Pamatlietas fakti un prejudiciālais jautājums

14. *BAG* saistībā ar 2020. gada 22. janvārī un 6. februārī veiktajām operatīvajām pārbaudēm sabiedrībā *Contargo Rhein-Neckar GmbH* izteica iebildumus pret pavisam 60 pārvadājumiem, kurus šīs sabiedrības uzdevumā no 2019. gada 6. maija līdz 27. maijam bija veicis Rumānijā dibināts pārvadājumu uzņēmums, kura vadītāja ir BW.

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

15. *BAG* pārmet BW, ka vismaz 57 gadījumos ir pārvadāti tukši konteineri, uz kuriem neattiecas kombinētajiem pārvadājumiem piemērojamā preferenciālā attieksme un kuri tātad ir bijuši kabotāžas pārvadājumi. BW kā vadītāja tādējādi esot pārkāpusi Regulas Nr. 1072/2009 8. pantā paredzēto ierobežojumu, proti, maksimāli trīs kabotāžas pārvadājumi septiņās dienās.

16. BW uzskata, ka tukšu konteineru pārvadājumi ietilpst pilnu konteineru pārvadājumos, kuriem piemērojama kombinētajiem pārvadājumiem piešķirtā preferenciālā attieksme. Viņa paskaidro, ka viņas komercdarbība ir saņemt no iekšzemes konteineru termināla pilnos konteinerus un piegādāt tos saņēmējiem. Pēc kravu izkraušanas tagad jau tukšie konteineri tiek atkal transportēti uz iekšzemes konteineru termināl. Visbeidzot, kad tajos atkal ir iekrauta krava, tie vēlreiz tiek pārvesti uz iekšzemes konteineru termināl un pēc tam uz ostām, lai tos ar kuģiem pārvadātu pa jūru. BW uzskata, ka tukšu konteineru pārvadājumus būtu pareizi aplūkot nevis atsevišķi, bet kā konkrēta pārvadājumu līguma neatņemamu sastāvdaļu, un tas tādējādi ļautu viņai izmantot kombinētajiem pārvadājumiem piešķirtās privilēģijas.

17. Ar 2020. gada 30. oktobra lēmumu *BAG* uzlika BW administratīvo naudas sodu 8625 EUR par kabotāžas pārvadājumu noteikumu pārkāpumu.

18. BW apstrīdēja šo lēmumu, uzskatot, ka attiecīgajiem pārvadājumiem ir piemērojams kombinētajiem pārvadājumiem paredzētais izņēmums. Proti, šie pārvadājumi esot jāaplūko nevis atsevišķi, bet gan kā galvenā līguma sastāvdaļa.

19. Savukārt *BAG* uzskata, ka tukšu konteineru pārvadājumiem pirms kravu iekraušanas vai pēc to izkraušanas neesot piemērojama kombinētajiem pārvadājumiem piešķirtā preferenciālā attieksme, bet tie jāaplūko atsevišķi. Šādiem tukšu konteineru pārvadājumiem tādējādi esot piemērojams Regulas Nr. 1072/2009 8. pants, kas paredz ierobežojumus kabotāžas pārvadājumiem, proti, pienākumu veikt starptautiskus pārvadājumus un nepārsniegt trīs kabotāžas pārvadājumus septiņās dienās.

20. Šādos apstākļos *Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa, Vācija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai tukšu konteineru pārvadājums uz [iekraušanas vietu] vai attiecīgi no [izkraušanas vietas] ir piekrauto konteineru pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa tādā ziņā, ka arī tukšo konteineru pārvadājumiem ir izmantojama pilnu konteineru pārvadājumiem piemērojamā preferenciālā attieksme, ciktāl kombinētajos pārvadājumos uz tiem neattiecas noteikumi par kabotāžas pārvadājumiem?"

21. *BAG* un Eiropas Komisija iesniedza rakstveida apsvērumus.

## IV. Juridiskā analīze

22. Ar uzdoto prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa lūdz noskaidrot, vai Direktīvas 92/106 1. pants un Regulas Nr. 1072/2009 8. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tukšu konteineru pārvadājums uz kravu iekraušanas vietu vai no kravu izkraušanas vietas ir piekrauto konteineru pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa tādā ziņā, ka arī tukšo konteineru pārvadājumiem ir izmantojama pilnu konteineru pārvadājumiem piemērojamā preferenciālā attieksme, ciktāl kombinētajos pārvadājumos uz tiem neattiecas šajā regulā paredzētie noteikumi par kabotāžas pārvadājumiem.

23. Vispirms ir jāatgādina, kāda ir saikne Regulai Nr. 1072/2009, kurā ir paredzēti noteikti ierobežojumi kabotāžas pārvadājumiem, ar Direktīvu 92/106, kurā ir ietverti noteikumi attiecībā uz kombinētajiem pārvadājumiem.

24. Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā, pirmkārt, ir paredzēts, ka kabotāžas pārvadājumiem, proti, kravu iekšzemes autopārvadājumiem, ko pagaidu kārtā veic ārvalstu pārvadātājs uzņēmējā dalībvalstī, ir piemērojami daži ierobežojumi. Šīs regulas 16. apsvērumā tomēr ir precizēts, ka tā neskar tos noteikumus par ienākošiem un izejošiem kravu autopārvadājumiem, kas ir Direktīvā 92/106 definētā kombinētā pārvadājuma viens posms. Iekšējiem braucieniem pa sauszemes ceļiem uzņēmējā dalībvalstī, kas nav šāda pārvadājuma posms, ir piemērojama kabotāžas pārvadājumu definīcija, un tāpēc uz tiem attiecas minētās regulas prasības.

25. Otrkārt, Direktīvas 92/106 1. pantā ir noteikts, ka kombinētie pārvadājumi ir kravu pārvadājumi starp dalībvalstīm, ja brauciena sākumposmā vai beigu posmā kravas automašīna vai konteiners izmanto autoceļu, savukārt citā brauciena posmā izmanto dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļus vai jūras ceļus, kas ir vismaz 100 km taisnā līnijā, un veic sākuma vai beigu sauszemes transporta ceļojuma posmu starp kravas iekraušanas punktu un tuvāko piemēroto iekraušanas dzelzceļa staciju un starp tuvāko piemēroto izkraušanas dzelzceļa staciju un kravas izkraušanas punktu, kā arī ir ne vairāk kā 150 km rādiusā taisnā līnijā no iekraušanai vai izkraušanai izmantotās iekšzemes ūdensceļu ostas vai jūras ostas. Turklāt šajā pantā ir precizēts, ka šī direktīva piemērojama kombinēto pārvadājumu darbībām, neskarot Regulu Nr. 881/92[6].

26. Attiecībā uz šiem elementiem var konstatēt, ka, no vienas puses, šie divi tiesību akti ir piemērojami savstarpēji nesaistīti, un, no otras puses, ne Direktīvā 92/106, ne Regulā Nr. 1072/2009 nav tieši vai netieši norādīts, kāds režīms ir piemērojams tukšu konteineru pārvadājumiem uz iekraušanas vietu vai no kravu izkraušanas vietas pirms vai pēc kombinētā pārvadājuma darbības veikšanas.

27. Regulas Nr. 1072/2009 16. apsvērumā ir tikai noteikts, ka kabotāžas pārvadājumu definīcijai atbilst iekšējie braucieni pa sauszemes ceļiem, kas nav Direktīvā 92/106 definētā kombinētā pārvadājuma posms.

28. Šīs direktīvas 1. pantā, kā esmu atgādinājis šo secinājumu 25. punktā, kombinētie pārvadājumi ir definēti ar atsauci uz brauciena sākuma vai beigu posmu, proti, ar pirmo saprotot, ka tas ir brauciens no kravu iekraušanas vietas uz iekraušanas dzelzceļa staciju, un ar otro, ka tas ir brauciens no izkraušanas dzelzceļa stacijas uz kravu izkraušanas vietu. Minētās direktīvas 4. pantā turklāt ir paredzēts, ka autopārvadātājam saistībā ar kombinēto pārvadājumu ir tiesības veikt kravu autopārvadājuma sākuma un/vai beigu posmus, kas ir kombinētā pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa. Nav nekādu norāžu uz tukšu konteineru pārvadājumiem pirms sākuma brauciena vai pēc beigu brauciena, un nav arī precizēts, vai šāds pārvadājums ir kombinētā pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa.

29. Tomēr Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 2. punktā "starptautiski pārvadājumi" ir definēti kā noteikti kravu pārvadājumi ar transportlīdzekli un ar tiem saistītie braucieni bez kravas.

[6] Skat. šo secinājumu 4. zemsvītras piezīmi.

30. Šajā ziņā *BAG* apgalvo – ja šāds braucienu ar kravu un braucienu bez kravas nošķirums ir sistemātiski iestrādāts šajā regulā, bet nav ietverts Direktīvā 92/106, tas norāda, ka Savienības likumdevējs nav vēlējies iekļaut braucienus bez kravas pirms kravu iekraušanas vai pēc kravu izkraušanas kombinēto pārvadājumu definīcijā šīs direktīvas 1. panta izpratnē.

31. Tomēr atgādināšu, ka, pirmkārt, lai arī Regulā Nr. 1072/2009 un Direktīvā 92/106 ir sniegtas savstarpējas atsauces [7] un tās attiecas uz vienu kopīgu pārvadājumu politiku, abi tiesību akti atšķiras, tie pieņemti dažādos laikos un katram ir savi mērķi. Šajā regulā atsauce uz pārvadājumiem bez kravas ir sniegta, tikai lai mazinātu transportlīdzekļu pārvietošanos bez kravas, optimizējot to maršrutus ar kabotāžas pārvadājumu liberalizāciju, lai tie netiktu veikti tādā veidā, ka tiek radīta pastāvīga vai nepārtraukta darbība attiecīgajā dalībvalstī. Atsaucei uz pārvadājumiem bez kravas nav šādas atbilstības kombinēto pārvadājumu jomā, attiecībā uz kuru rodas jautājums nevis par transportlīdzekļu pārvietošanās bez kravām optimizēšanu, bet par autoceļu efektīvu izmantošanu un piesārņojošo vielu emisiju samazināšanu, dodot priekšroku jūras vai dzelzceļu satiksmes izmantošanai.

32. Otrkārt, no izskatītajiem Direktīvas 92/106 sagatavošanas dokumentiem izriet, ka pilnu konteineru pārvadājumu un tukšu konteineru pārvadājumu nošķiršana netika apspriesta, tāpēc nevar apstiprināt, ka Savienības likumdevējs ir uzskatījis, ka pārvadājumiem bez kravas pirms kravu iekraušanas vai pēc kravu izkraušanas nebūtu piemērojams jēdziens "kombinētie pārvadājumi".

33. Turklāt direktīvas priekšlikumā, ar kuru grozīta Direktīva 92/106 [8], tika paredzēta jauna minētās direktīvas 3. panta redakcija un precizēts, ka "tukšo kravas vienību pārvadājum[s] pirms un pēc kravas pārvadājuma" ir pārvadājuma pa autoceļu posms, kas ir kombinētā pārvadājuma darbības sastāvdaļa [9].

34. Eiropas Parlaments svītroja šo pievienoto atsauci par tukšo kravas vienību pārvadājumiem [10]. Turklāt tas precizēja – ja tiktu atļauts, ka tukšo kravas vienību pārvadājumiem nepiemēro attāluma ierobežojumu autoceļu posmos, un tādēļ tie, pretēji kravu pārvadājumiem, netiktu iekļauti jēdzienā "kombinētie pārvadājumi", sekas būtu piesārņojošo vielu emisijas palielināšanās, un tas būtu pretrunā Direktīvas 92/106 mērķiem, proti, samazināt emisijas, veicinot mazemisiju transporta veidu izmantošanu [11].

35. Saistībā ar Direktīvas 92/106 1. panta 3. punkta otrās daļas jauno redakciju Parlaments ir piebildis, ka autoceļa posma garuma ierobežojums būtu jāattiecina arī uz tukšas kravas vienības transportu [12], un tas drīzāk liecina, ka šādiem pārvadājumiem būtu piemērojams jēdziens "kombinētie pārvadājumi" un ka tiem būtu piemērojams tāds pats attāluma ierobežojums, ciktāl tas ir piemērojams kravu pārvadājumiem.

7 Skat. šo secinājumu 4. zemsvītras piezīmi.

8 Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm [COM(2017) 648 final]. Tomēr šis projekts ir zaudējis spēku.

9 Skat. šī direktīvas priekšlikuma 21. lpp.

10 Skat. 33. grozījumu ziņojumā par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes Direktīvu 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (A8-0259/2018), 24. lpp.

11 Skat. grozījumus Nr. 48-268, kas iesniegti Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komisijai, pieejami šādā tīmekļa vietnē: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-AM-622152_LV.pdf, 66. lpp.

12 Skat. šo secinājumu 11. zemsvītras piezīmē minētos grozījumus, 56. lpp.

36. Savukārt Eiropas Savienības Padome[13] ierosināja grozīt Direktīvas 92/106 1. panta 2. punkta jauno redakciju, aizstājot jēdzienu "kombinētie pārvadājumi" ar jēdzienu "starptautiskie kombinētie pārvadājumi", kas attiektos gan uz pilnu, gan tukšu konteineru transportu. Šīs direktīvas 1. panta 3. punkta jaunajā redakcijā Padome tomēr precizēja, ka "tukšo kravas vienību pārvadājumu pirms sākotnējā vai pēc pēdējā autoceļa posma (piemēram, no konteineru novietnes vai uz to) neuzskata par kombinētā pārvadājuma daļu".

37. Jāsecina, ka laikā, kad tika pieņemta Direktīva 92/106, jautājums par tukšu konteineru pārvadājumiem neradās un ka šobrīd aplūkotais jautājums ir ne tik daudz par to, vai tukšu konteineru pārvadājumi pirms kravas iekraušanas vai pēc kravas izkraušanas nesaraujami attiecas uz šo jēdzienu "kombinētie pārvadājumi", bet gan drīzāk par to, vai brauciens ar tukšu konteineru ir jāieskaita kā brauciens ierobežotā attālumā, un tas tiek darīts, lai priekšroka tiktu dota citiem transporta veidiem, kas ir efektīvāki un mazāk piesārņojoši.

38. Treškārt, lai arī Regulā Nr. 1072/2009 sniegtā atsauce uz braucieniem bez kravas varētu būt atbilstoša, manuprāt, tā varētu liecināt par labu tam, ka visi pārvadājumi bez kravas, kas ir tieši saistīti ar kravas pārvadājumu, ietilpst vienā pārvadājuma darbībā, kas ir uzskatāma par vienu veselumu tai piešķirtā statusa ziņā. Tukšu konteineru pārvadājums pirms kravas iekraušanas vai pēc kravas izkraušanas, veicot vienu kombinētā pārvadājuma darbību, ir šai darbībai raksturīgs un nepieciešams un tādējādi ir tās neatņemama sastāvdaļa.

39. Vienīgais izņēmums varētu būt situācija, kurā pats tukšais konteiners ir prece, proti, konteiners ir autonoma komercdarījuma priekšmets saistībā ar pirkumu vai nomu. Tādā gadījumā tukšu konteineru pārvadājums būtu atsevišķa darbība, kas nav tieši saistīta ar pilnu konteineru pārvadājumu, un tam attiecīgi nebūtu piemērojams apzīmējums "kombinētais pārvadājums" Direktīvas 92/106 izpratnē, bet būtu jāpiemēro Regulā Nr. 1072/2009 paredzētie ierobežojumi attiecībā uz kabotāžas pārvadājumiem.

40. Šajā ziņā atgādinu, ka BW komercdarbība ir paņemt pilnos konteinerus no konteineru iekšzemes termināla un piegādāt tos saņēmējiem. Pēc kravu izkraušanas tagad jau tukšie konteineri tiek atkal transportēti uz iekšzemes konteineru terminālu. Visbeidzot, kad tajos atkal ir iekrauta krava, tie vēlreiz tiek pārvesti uz iekšzemes konteineru terminālu un pēc tam uz ostām, lai ar kuģiem tos pārvadātu pa jūru. BW precizē, ka iekraušanas un izkraušanas laikā konteineri paliek uz kravas automašīnas šasijas.

41. Tādējādi, ja pats tukšais konteiners nav uzskatāms par preci, un tas ir jautājums, kas būs jānoskaidro iesniedzējtiesai, BW izstrādātā sistēma ļauj izpildīt Direktīvā 92/106 noteiktos mērķus, kas vērsti uz sastrēgumu mazināšanu uz autoceļiem.

42. Būtībā, tāpat kā Komisija, es uzskatu, ka gadījumā, ja tukša konteinera pārvadājumam tieši pirms vai uzreiz pēc pilna konteinera pārvadājuma, kas veikts kā kombinētais pārvadājums, būtu jāpiemēro ierobežojumi, kas attiecas uz kabotāžas pārvadājumiem, tukšie konteineri būtu jāsavāc uzņēmējiem, kas veic iekšzemes pārvadājumus saskaņā ar dažādiem pārvadājumu līgumiem, un tas radītu papildu finanšu un administratīvas maksas un tiktu dota priekšroka tikai autopārvadājumiem, nelabvēlīgi ietekmējot kombinētos pārvadājumus. Piebildīšu – tā kā Regulā Nr. 1072/2009 paredzētā atļauja veikt kabotāžas pārvadājumu ir tieši ar mērķi novērst situāciju, ka

[13] Skat. 2018. gada 30. novembra ziņojumu (13871/2/18 REV 2), 19. un 20. lpp.

transportlīdzekļi, šķērsojot uzņēmēju dalībvalsti, atgriežas bez kravas, ja tukšu konteineru pārvadājumu ieskaitītu maksimālajā kabotāžas pārvadājumu skaitā, ko ārvalstu pārvadātājs drīkst veikt šajā uzņēmējā dalībvalstī, tas būtu pretrunā minētajai liberalizācijai.

43. Protams, šāds modelis paredz, ka ārvalstu pārvadātājs varētu veikt neierobežoti daudz kombinēto pārvadājumu darbību, ņemot vērā, ka šīm darbībām nepiemēro Regulā Nr. 1072/2009 paredzētos ierobežojumus.

44. Man jāatzīst, ka šajā jautājumā ir svarīgi nodrošināt, ka pārvadājumu uzņēmumi Direktīvu 92/106 neizmanto ļaunprātīgi, lai apietu noteikumus kabotāžas pārvadājumu jomā.

45. Tomēr nedomāju, ka apzīmējuma "kombinētais pārvadājums" interpretācija tādējādi, ka tukšu konteineru pārvadājums uz kravas iekraušanas vietu vai no kravas izkraušanas vietas ir kombinētā pārvadājuma darbības neatņemama sastāvdaļa, varētu tikt uzskatīta par šo noteikumu apiešanu.

46. Būtībā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/1055 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1071/2009, (EK) Nr. 1072/2009 un (ES) Nr. 1024/2012, lai tās pielāgotu norisēm autotransporta nozarē [14], 22. apsvērumā ir noteikts, ka dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atkāpties no Direktīvas 92/106 4. panta un ārvalstu autopārvadātājiem, kuri izmanto autoceļu kā sava kombinētā pārvadājuma maršruta sākuma vai beigu posmu, piemērot Regulas (EK) Nr. 1072/2009 noteikumus par kabotāžu, lai risinātu šādas problēmas.

47. Ņemot vērā šos apstākļus, ierosinu Tiesai nospriest, ka Direktīvas 92/106 1. pants un Regulas Nr. 1072/2009 8. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tukšu konteineru pārvadājums uz kravas iekraušanas vietu vai attiecīgi no kravas izkraušanas vietas ir piekrauto konteineru pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa tādā ziņā, ka arī tukšo konteineru pārvadājumiem ir izmantojama pilnu konteineru pārvadājumiem piemērojamā preferenciālā attieksme, ciktāl kombinētajos pārvadājumos uz tiem neattiecas šajā regulā paredzētie noteikumi par kabotāžas pārvadājumiem.

## V. Secinājumi

48. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Amtsgericht Köln* (Ķelnes pirmās instances tiesa, Vācija) uzdoto prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

1. pants Padomes Direktīvā 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm un 8. pants Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravas autopārvadājumu tirgum

ir jāinterpretē tādējādi, ka

tukšu konteineru pārvadājums uz kravas iekraušanas vietu vai no kravas izkraušanas vietas ir piekrauto konteineru pārvadājuma neatņemama sastāvdaļa tādā ziņā, ka arī tukšo konteineru pārvadājumiem ir izmantojama pilnu konteineru pārvadājumiem piemērojamā preferenciālā attieksme, ciktāl kombinētajos pārvadājumos uz tiem neattiecas noteikumi par kabotāžas pārvadājumiem.

[14] OV 2020, L 249, 17. lpp.