|  |
| --- |
| **Prejudiciële hofzaak C-246/22 Staatsanwaltschaft Köln et Bundesamt für Güterverkehr (Duitsland)** |
| **Termijnen**: Motivering departement: 13 juni 2022Schriftelijke opmerkingen: 30 juli 2022 |
| **Trefwoorden**: vervoer, containers, cabotageritten, preferentiële behandeling |
| **Onderwerp**: * Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg
* Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten

**Feiten:**Op 22-01-2020 en 06-02-2020 heeft het Bundesamt für Güterverkehr (federale dienst voor goederenvervoer, Duitsland) een controle ter plaatse verricht bij de onderneming Contargo Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen (Duitsland), waarbij het opmerkingen heeft gemaakt over 60 transporten die de onderneming TIM-Trans Impex SRL tussen 6 en 27-05-2019 heeft uitgevoerd voor de onderneming Contargo. Betrokkene is de bedrijfsleider van TIM-Trans. Het Bundesamt verwijt haar in ten minste 57 gevallen lege containers te hebben vervoerd die niet onder de preferentiële behandeling van het gecombineerd vervoer vallen en dus cabotageritten waren. Bijgevolg heeft betrokkene, als bedrijfsleider, de in artikel 8 van verordening 1072/2009 bedoelde beperking van 3 transporten – in – 7 dagen overtreden. Betrokkene betwist niet dat zij de transporten als zodanig heeft uitgevoerd. Zij stelt zich echter op het standpunt dat het vervoer van lege containers deel uitmaakte van het vervoer van geladen containers die onder de preferentiële behandeling van het zogenaamde gecombineerd vervoer vallen. Volgens betrokkene zijn die transporten van lege containers vanaf de losplaats naar de plaats waar zij opnieuw zullen worden geladen, een onderdeel van de vervoersovereenkomst en kunnen zij niet afzonderlijk worden beoordeeld.**Overweging:**De verwijzende rechter is op basis van de beschikbare informatie van oordeel dat het cruciale gegeven in casu de vraag betreft of het vervoer van lege containers tot aan een laadplaats of vanaf een plaats waar de volle containers zijn gelost, deel uitmaakt van het vervoer van geladen containers in het kader van het gecombineerd vervoer, dan wel als een juridisch zelfstandig transport moet worden opgevat. Verordening 1072/2009 bevat geen duidelijke regeling. Zij is volgens overweging 16 ervan juist niet van toepassing op het gecombineerd Vervoer. Richtlijn 92/106/EEG bevat evenmin een uitdrukkelijke regeling. De verwijzende rechter vindt de beantwoording van deze vraag, zoals gezegd, niet alleen van belang voor de beslechting van het geding, maar acht die anderzijds ook geschikt met het oog op de uniforme handhaving in de lidstaten van de Europese Unie, aangezien deze vraag mogelijkerwijs verschillend wordt beantwoord, met als gevolg dat het vervoer van lege containers in sommige landen deel uitmaakt van het gecombineerd vervoer, maar in andere landen niet. Dat zou leiden tot een ongelijke behandeling aangezien in de landen die een strikte uitlegging voorstaan, zoals momenteel Duitsland, noodzakelijkerwijs rekening moet worden gehouden met overtredingen van de cabotagebepalingen en dus hoge administratieve geldboetes, terwijl in landen die een ruime uitlegging hanteren, gecombineerd vervoer een preferentiële behandeling geniet en ondernemingen dus vrijer kunnen handelen.**Prejudiciële vraag:**Maakt het vervoer van lege containers naar [de laadplaats] of vanaf [de losplaats] onlosmakelijk deel uit van het vervoer van geladen containers, zodat het vervoer van lege containers mede onder de preferentiële behandeling van het vervoer van volle containers valt voor zover deze in het kader van het gecombineerd vervoer zijn vrijgesteld van de cabotagebepalingen?Aangehaalde (recente) jurisprudentie:  |
| **Specifiek beleidsterrein: IenW** |

 MV – 30-05-22