

Анонимизиран текст

Превод

C-937/19 – 1

Дело C-937/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

23 декември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Köln (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

25 ноември 2019 г.

Ответник:

КА

Встъпили страни:

Staatsanwaltschaft Köln (Прокуратура на Кьолн)

Bundesamt für Güterverkehr (Федералната служба за контрол на
превоза на товари)

[...]

Amtsgericht Köln (Районен съд, Кьолн)

Определение

В административнонаказателното производство

срещу КА

[...]

относно Административно нарушение предвид правната уредба на
каботажните превози

Amtsgericht Köln
[...]

на 25 ноември 2019 г. определи:

На основание на член 267 ДФЕС отправя запитване до Съда на Европейския съюз, съдържащо следния преюдициален въпрос:

Трябва ли член 8, параграф 2, първо изречение от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. година да се тълкува в смисъл, че е налице международен превоз по смисъла на посочената разпоредба, когато този превоз е осъществен в рамките на превоз по член 1, параграф 5, буква г) от Регламент (ЕО) № 1072/2009?

Спира производството по делото [...] до произнасяне на Съда на Европейския съюз. [ориг. 2]

Мотиви:

I.

При пътна проверка, извършена на 10 юли 2018 г., в 11:18 ч. на път В 2/166, [...] 16303 Швет, е проверена транспортна единица с регистрационните номера (PL) (...). Водачът на превозното средство е заинтересованото лице (...), притежател на дружеството КА, в Полша (...). Това дружество е титуляр на лиценз на Общността № (...) и превозва товара в деня на направените констатации.

Съставното превозно средство е с допустима обща маса от 40 тона.

Във връзка с това е констатирано, като това не се оспорва от заинтересованото лице, че е извършван каботажен превоз; били превозвани по-специално общо 19 бали хартия и картон за печат, подлежащи на съхранение, натоварени в Крощиц, които следвало да бъдат разтоварени на площадката на друго дружество в Швет. Този превоз се доказва със съответните документи (разписка за доставка, поръчка за превоз, разписка за претегляне).

За да може да се докаже предходен международен превоз съгласно член 8, параграф 2, първо изречение от Регламент (ЕО) № 1072/2009 е представена единствено международна товарителница (CMR) (...), която удостоверява доставка на палети чрез дружеството КА, което е и изпращач, превозвач и получател на товара във Фрайтал. От предоставените [от трето лице] сведения от 20 март 2019 г. става ясно, че заинтересованото лице е управител на дружеството и че последното има петима сътрудници. Освен това вписаният предмет на дейност на предприятието е: „Wood, Furniture & Paper Manufacturing“ („Дървен материал, производство на мебели и хартия“).

На 9 октомври 2018 г. Bundesamt für Güterverkehr изслушва заинтересованото лице, в качеството му на собственик на дружеството КА ([...]).

Той излага следното относно случая:

Най-напред той заявява, че е собственик на търговското предприятие. Освен това той посочва, че предмет на дейност на неговото дружество е производството и превозването на опаковки от дървен материал.

В това отношение той разполагал с всички необходими документи, които го оправомощавали да извършва международен превоз на товари. В деня на проверката контролираното тежкотоварно превозно средство напуска територията на фабриката с международна товарителница (CMR), натоварено с произведени от него стоки, закупени от клиент в Германия. Според него, тъй като осъществявал превоз за негова собствена сметка, на основание на член 8, параграф 6 от Регламент [ориг. 3](ЕО) № 1072/2009 той имал право да извършва и каботажен превоз. В подкрепа на това той се позовава на член 1, параграф 5, букви г) и д) от посочения регламент, както и на член 1, параграф 2 от Güterkraftverkehrsgesetz (Закон за автомобилния превоз на стоки). Съгласно тази разпоредба „член 1 ... (2) Превоз за собствена сметка е автомобилен превоз на товари за собствените нужди на дадено предприятие, когато са изпълнени следните условия:

1.

Превозваните товари трябва да са собственост на предприятието или да са продадени, купени, отдадени под наем или наети, произведени, извлечени, обработени или ремонтирани от предприятието.

2.

Целта на пътуването е превоз на товарите до или от предприятието или тяхното преместване вътре във или извън предприятието за задоволяване на негови собствени нужди.

3.

Моторните превозни средства, използвани за такъв превоз, се управляват от служители, назначени от или предоставени на разположение на предприятието съгласно договорно задължение.

4.

Такъв превоз има само допълнителен характер спрямо основните дейности на предприятието.“

Поради това жалбоподателят застъпва правното становище, че при наличието на превоз за собствена сметка, което обстоятелство в настоящия случай е установено от компетентните органи, той може да извърши и разрешения брой каботажни превози, без да се поставят каквито и да са предварителни условия. Той не смятал, че имал каквато и да е вина за извършените действия и бил дълбоко убеден, че не е направил нищо нередно.

Bundesamt für Güterverkehr, която е компетентният наказващ орган в административно-наказателното производство, издава на 30 октомври 2018 г. акт за налагане на имуществена санкция в размер на 1 250 EUR поради извършено по небрежност нарушение на разпоредбите относно каботажния превоз.

Този акт е връчен на заинтересованото лице на 7 ноември 2018 г. ([...]), като той го обжалва по административен ред с жалба от 15 ноември 2018 г., получено от органа на същия ден ([...]).

В подкрепа на подадената по административен ред жалба заинтересованото лице поддържа възраженията си, които вече е повдигнало при първоначалното му изслушване. В основното съдебно заседание той уточнява, че е пътувал със собствени товари и че ги е доставил на купувача; той не отдавал в заем стоките (например палетите). Било налице също така неравно третиране, тъй ако превозвал купени стоки и ги внасял във Федерална република Германия, при последващ превоз би било налице допустима възможност за каботаж. **[ориг. 4]**

С писмо от 27 септември 2017 г., представено в неофициален превод, ([...]) полското министерство на инфраструктурата се обръща писмено към германското Федерално министерство на транспорта и дигиталната инфраструктурата и като се позовава на нуждите от прозрачност и правна сигурност, моли германското министерство, след като вземе предвид подробностите на спорната проверка, да разгледа случая и да представи становището си по това дело. В материалите по делото не е представен отговор в това отношение.

Като се позовава на систематиката на член 8 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, Bundesamt für Güterverkehr приема, че извършването на предходен международен превоз за собствена сметка не е достатъчно, за да може да бъде осъществен последващ каботажен превоз в Германия.

Bundesamt für Güterverkehr се мотивира по-специално, като посочва, че както разпоредбите относно превоза за собствена сметка по член 1, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, така и режимът на каботажния превоз по член 8 от посочения регламент, представляват изключения и с тях се въвежда принципна забрана за извършване на превози на товари в държавите, различни от държавата, в която е установен превозвачът. Тези

две изключения не можели да се комбинират така, че изключението относно превоза за собствена сметка да се счита за достатъчно за другото изключение — относно каботажния превоз. В допълнение Bundesamt für Güterverkehr сочи някои практически аспекти, по-специално възможността за извършване на проверки — не са налице възможности за контрол на спазването на разпоредбите относно каботажните превози, тъй като при превоза за собствена сметка по принцип не следва товарът да се съпътства с документите, изброени в член 8, параграф 3, букви а) — ж) от Регламент (ЕО) № 1072/2009. Федералната агенция изтъква, че при превоза за собствена сметка по принцип е допуснато отпадане на задължението товарът да бъде придружаван от определени документи; така например не следва да е налице лиценз на Общността по член 1, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, както и документи, удостоверяващи доставката. Ако се съчетаят двете изключения, това по необходимост би имало за последица обстоятелството, че простото твърдение, че се осъществява превоз за собствена сметка би трябвало да бъде достатъчно, за да се приеме, че е разрешен каботажен превоз:

Целената от законодателя на Съюза възможност за контрол, както става видно от изброяването и материалноправните изисквания относно документите, които трябва да съпътстват товара съгласно член 8, параграф 3, букви а) — [ж)] от Регламент (ЕО) № 1072/2009 [...], би била на практика неосъществима. Това е така, защото при всяка проверка би било достатъчно да се твърди, че се извършва превоз за собствена сметка — обстоятелство което обаче повече не може да бъде проверявано на момента. [ориг. 5]

II.

Въз основа на наличната до този момент информация запитващата юрисдикция [...] иска да се установи дали превозите на товари по смисъла на член 1, параграф 5, буква г), подточки i) — (v) от Регламент (ЕО) № 1072/2009, които съгласно уводното изречение на посочения член 1, параграф 5 „са освободени от всякакви изисквания за други разрешителни за превоз“, какъвто превоз според запитващата юрисдикция е налице в настоящия случай, освен освобождаването от определени изисквания, предвидени в член 1, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1072/2009, дава едновременно право да бъде извършван и каботажен превоз, тоест дали превозът на товари съгласно член 1, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 от дадена държава членка до друга държава членка представлява едновременно международен превоз по смисъла на член 8, параграф 2, първо изречение от Регламент (ЕО) № 1072/2009.

Запитващата юрисдикция счита, че изясняването на този въпрос, от една страна, е релевантно за решаването на спора в главното производство, а от друга страна, че е необходимо с оглед на интереса от еднообразно прилагане на тези разпоредби в държавите — членки на Съюза, тъй като запитването на полското министерство на инфраструктурата, представено в неофициален

превод на немски ([...]), е свидетелство, че този въпрос може да получи различен отговор в различните държави членки.

Следователно по съображения за правна сигурност и за равното третиране на всички европейски граждани се оказва необходимо да бъде даден еднообразен отговор на този въпрос на европейско равнище.

Доколкото е установено, все още не са били приемани решения на Съда на Европейския съюз по този въпрос.

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ