

# Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-937/19 – 1

## Υπόθεση C-937/19

### Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

#### Ημερομηνία καταθέσεως:

23 Δεκεμβρίου 2019

#### Αιτούν δικαστήριο:

Amtsgericht Köln (Γερμανία)

#### Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

25 Νοεμβρίου 2019

#### Ενδιαφερόμενη:

ΚΑ

#### Μετέχουσες στη διαδικασία:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[παραλειπόμενα]

**Amtsgericht Köln**

**Διάταξη**

Στο πλαίσιο διαδικασίας επιβολής προστίμου

κατά: ΚΑ,  
[παραλειπόμενα]

με αντικείμενο: διοικητική παράβαση της νομοθεσίας περί ενδομεταφορών  
(καμποτάζ)

το Amtsgericht Köln (ειρηνοδικείο Κολωνίας, Γερμανία)  
[παραλειπόμενα]

στις 25 Νοεμβρίου 2019 αποφάσισε τα εξής:

Υποβάλλεται στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δυνάμει του άρθρου 267, στοιχείο α΄, ΣΛΕΕ, το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

Έχει το άρθρο 8, παράγραφος 2, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, την έννοια ότι, υπό το πρίσμα της εν λόγω διατάξεως, υφίσταται διεθνής μεταφορά και στην περίπτωση που η σχετική δραστηριότητα πραγματοποιείται στο πλαίσιο μεταφοράς κατά το άρθρο 1, παράγραφος 5, στοιχείο δ΄, του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009;

Αναστέλλει τη διαδικασία έως την έκδοση της απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. **[σελίδα πρωτοτύπου 2]**

#### Σκεπτικό:

##### I.

Κατά τη διενέργεια ελέγχου οχημάτων στις 10 Ιουλίου 2018 και ώρα 11.18 επί της οδικής αρτηρίας Β 2/166, [παραλειπόμενα] στο Schwedt, D-16303, ελέγχθηκε όχημα μεταφορών με πινακίδες κυκλοφορίας PL (Πολωνίας) ([παραλειπόμενα]). Κάτοχος του οχήματος είναι ο ενδιαφερόμενος ([παραλειπόμενα]), ο οποίος είναι επίσης ιδιοκτήτης της εταιρίας ΚΑ στην Πολωνία [παραλειπόμενα]. Η εν λόγω εταιρία κατέχει την υπ' αριθ. ([παραλειπόμενα]) κοινοτική άδεια και, την ημερομηνία που σημειώθηκε η παράβαση ([παραλειπόμενα]), ενεργούσε ως μεταφορέας.

Ο συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων είχε επιτρεπόμενο συνολικό βάρος 40 τόνους.

Επ' ευκαιρία του ίδιου ελέγχου διαπιστώθηκε –χωρίς να αμφισβητηθεί από τον ενδιαφερόμενο– ότι επρόκειτο για ενδομεταφορά, ήτοι για μεταφορά χάρτου και χαρτονιού υπό μορφή συνολικά 19 δεματίων με ένθετη πολύχρωμη εκτύπωση από το σημείο φορτώσεως στο Krostitz έως το σημείο εκφορτώσεως μιας εταιρίας στο Schwedt. Η μεταφορά αποδεικνύεται από τα σχετικά έγγραφα (φορτωτική, εντολή μεταφοράς, ζυγολόγιο) [παραλειπόμενα].

Προς απόδειξη προηγούμενης διεθνούς μεταφοράς κατά την έννοια του άρθρου 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 επιδείχθηκε μόνο μία φορτωτική CMR [«Contrat de Transport International de Marchandises par Route» – «Συμβόλαιο για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων»] ([παραλειπόμενα]), από την οποία προκύπτει παράδοση παλετών από την εταιρία ΚΑ, ως αποστολέα και μεταφορέα, προς παραλήπτη στο Freital. Από πληροφορίες [προερχόμενες από τρίτο πρόσωπο] ([παραλειπόμενα]) της 20ής

Μαρτίου 2019 προκύπτει ότι ο ενδιαφερόμενος είναι διαχειριστής της εταιρίας και ότι αυτή έχει πέντε συνεργάτες. Περαιτέρω προκύπτει ότι ως τομέας δραστηριότητας της επιχείρησης έχει δηλωθεί το εξής: «Wood, Furniture & Paper Manufacturing» [«Ξύλο, Έπιπλα & Είδη Χαρτοποιίας»].

Στον ενδιαφερόμενο, υπό την ιδιότητα του ιδιοκτήτη της εταιρίας KA, δόθηκε η δυνατότητα να αναπτύξει την άποψή του από την Bundesamt für Güterverkehr (ομοσπονδιακή υπηρεσία εποπτείας της μεταφοράς εμπορευμάτων, Γερμανία) στο πλαίσιο διοικητικής διαδικασίας που διεξήχθη στις 9 Οκτωβρίου 2018 ([παραλειπόμενα]).

Επί της ουσίας υποστήριξε τα εξής:

Καταρχάς δήλωσε ότι είναι ιδιοκτήτης της επιχείρησης. Ακολουθώντας εξέθεσε ότι η εταιρία του ασχολείται με την κατασκευή συσκευασιών από ξύλο καθώς και με τις μεταφορές.

Δήλωσε επίσης ότι στο πλαίσιο αυτό διαθέτει όλα τα απαιτούμενα έγγραφα που του παρέχουν το δικαίωμα να πραγματοποιεί διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων. Ειδικότερα, ανέφερε ότι, κατά την ημερομηνία διενέργειας του ελέγχου, το επίμαχο φορτηγό όχημα, το οποίο διέθετε φορτωτική (CMR), αναχώρησε από τις εγκαταστάσεις εργοστασίου φορτωμένο με εμπορεύματα παραγωγής του τα οποία είχε αγοράσει πελάτης στη Γερμανία. Ο ενδιαφερόμενος υποστηρίζει ότι κατά το άρθρο 8, παράγραφος 6, του κανονισμού [σελίδα του πρωτοτύπου 3] (ΕΚ) 1072/2009, η μεταφορά για ίδιο λογαριασμό του παρείχε επίσης δικαίωμα να πραγματοποιεί ενδομεταφορές. Προς αιτιολόγηση δε του ισχυρισμού του επικαλείται το άρθρο 1, παράγραφος 5, σημεία δ' και ε', του ως άνω κανονισμού, καθώς και το άρθρο 1, παράγραφος 2, του Güterkraftverkehrsgesetz (νόμου για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων). Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη: «Άρθρο 1 ... (2) Μεταφορά για ίδιο λογαριασμό αποτελεί η μεταφορά εμπορευμάτων που εξυπηρετεί τους σκοπούς της επιχείρησης, εφόσον πληρούνται οι εξής προϋποθέσεις:

1.

Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ανήκουν στην επιχείρηση ή έχουν πωληθεί, αγορασθεί, μισθωθεί ή εκμισθωθεί, παραχθεί, εξορυχθεί, μεταποιηθεί ή επισκευασθεί από αυτήν.

2.

Η μεταφορά εξυπηρετεί την προσκόμιση των εμπορευμάτων προς την επιχείρηση, την αποστολή τους από αυτήν ή τη μετακίνησή τους είτε εντός είτε εκτός της επιχείρησης για λογαριασμό της.

3.

Τα μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αυτή οδηγούνται από το προσωπικό που απασχολείται από την επιχείρηση ή από προσωπικό που τίθεται στη διάθεση της επιχειρήσεως δυνάμει συμβατικής υποχρεώσεως.

4.

Η μεταφορά αυτή συνιστά απλώς επικουρική δραστηριότητα στο πλαίσιο του συνόλου των δραστηριοτήτων της επιχειρήσεως.»

Επομένως, ο ενδιαφερόμενος προβάλλει τον νομικό ισχυρισμό ότι, εφόσον επρόκειτο περί μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό, η οποία άλλωστε διαπιστώθηκε αρμοδίως στην παρούσα υπόθεση, μπορούσε να εκτελεί τον επιτρεπόμενο αριθμό ενδομεταφορών χωρίς να απαιτείται η συνδρομή περαιτέρω προϋποθέσεων. Ισχυρίζεται επίσης ότι δεν γνώριζε ότι ευθύνεται για κάποιο αδίκημα, καθόσον είχε την πεποίθηση ότι ενεργούσε συννόμως.

Στις 30 Οκτωβρίου 2018 η αρμόδια για την επιβολή κυρώσεων Bundesamt für Güterverkehr εξέδωσε απόφαση περί επιβολής προστίμου ύψους 1 250,00 € για παράβαση της νομοθεσίας περί ενδομεταφορών (καμποτάζ) από αμέλεια ([παραλειπόμενα]).

Η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε στον ενδιαφερόμενο στις 7 Νοεμβρίου 2018 ([παραλειπόμενα]), η δε ένστασή του έφερε ημερομηνία 15 Νοεμβρίου 2018 και διαβιβάστηκε στην αρμόδια αρχή αυθημερόν ([παραλειπόμενα]).

Προς αιτιολόγηση της ενστάσεώς του ο ενδιαφερόμενος προέβαλε τους ίδιους ισχυρισμούς που είχε προβάλει στο πλαίσιο της διοικητικής ακροάσεως. Κατά τη συζήτηση της ενστάσεως διευκρίνισε περαιτέρω ότι η μεταφορά αφορούσε δικά του εμπορεύματα τα οποία επρόκειτο να παραδοθούν στον αγοραστή, καθώς και ότι δεν αφορούσε δανεισμό αντικειμένων (όπως π.χ. παλέτες). Τέλος, υποστηρίζει ότι πρόκειται περί άνισης μεταχειρίσεως, καθόσον αν η μεταφορά αφορούσε εμπορεύματα που είχε αγοράσει τρίτος και προορίζονταν για τη Γερμανία, τυχόν μεταγενέστερες μεταφορές θα συνιστούσαν νόμιμη ενδομεταφορά. **[σελίδα πρωτοτύπου 4]**

Με έγγραφο της 27ης Σεπτεμβρίου 2017, του οποίου δεν έχει προσκομιστεί επίσημη μετάφραση ([παραλειπόμενα]), το πολωνικό Υπουργείο Υποδομών, επισημαίνοντας την ανάγκη για διαφάνεια και ασφάλεια δικαίου, ζήτησε από το Deutsches Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (γερμανικό Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών και Ψηφιακών Υποδομών) να εξετάσει την επίμαχη υπόθεση και στη συνέχεια να διατυπώσει τις απόψεις του επ' αυτής, βάσει των οποίων διευκρινίστηκαν οι λεπτομέρειες του ελέγχου τον οποίο αφορούσε η υπό κρίση διαδικασία. Η απάντηση του γερμανικού Υπουργείου δεν συμπεριλήφθηκε στη δικογραφία της παρούσας υποθέσεως.

Σε προηγούμενη υπόθεση διασυνοριακής μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό, η Bundesamt für Güterverkehr, αναφερόμενη στην οικονομία του άρθρου 8 του

κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009, έκρινε ότι η επίμαχη μεταφορά δεν συγκέντρωνε αρκετά χαρακτηριστικά ώστε σε μεταγενέστερο στάδιο να συνιστά ενδομεταφορά (καμποτάζ) στη Γερμανία.

Προς αιτιολόγηση της αποφάσεώς της ανέφερε μεταξύ άλλων αφενός ότι, τόσο οι ρυθμίσεις που αφορούν μεταφορά για ίδιο λογαριασμό κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 5, του κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΚ) 1072/2009, όσο και οι ρυθμίσεις περί ενδομεταφορών κατά το άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού, συνιστούν ρυθμίσεις προβλέπουσες εξαίρεση και θεσπίζουσες γενική απαγόρευση εμπορευματικών μεταφορών σε χώρα διαφορετική από εκείνη όπου ο μεταφορέας έχει την έδρα του. Επεσήμανε δε περαιτέρω ότι δεν είναι δυνατή ούτε συνδυαστική εφαρμογή τους κατά τρόπον ώστε η εξαίρεση που αφορά μεταφορά για ίδιο λογαριασμό να δικαιολογεί επίκληση της περαιτέρω εξαίρεσεως που αφορά την ενδομεταφορά. Επιπλέον, η Bundesamt für Güterverkehr θίγει και τις πρακτικές πτυχές του ζητήματος, ήτοι τη δυνατότητα ελέγχου, η οποία, κατά την κρίση της, δεν υφίσταται σε συνάρτηση με την τήρηση των διατάξεων περί ενδομεταφορών, καθόσον η μεταφορά για ίδιο λογαριασμό δεν συνοδεύεται καταρχήν υποχρεωτικώς από έγγραφα όπως τα απαριθμούμενα στο άρθρο 8, παράγραφος 3, σημεία α' έως ζ', του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009. Επισημαίνει επίσης ότι, κατά κανόνα, η μεταφορά που εκτελείται για ίδιο λογαριασμό απαλλάσσεται από την υποχρέωση να φυλάσσονται στο όχημα ορισμένα έγγραφα, όπως είναι η κοινοτική άδεια κατά το άρθρο 1, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 ή οι φορτωτικές. Αν επομένως παρεχόταν δυνατότητα συνδυαστικής επικλήσεως των εξαίρεσεων, τούτο θα είχε ως αναπόφευκτη συνέπεια να αρκεί ο ισχυρισμός ότι πραγματοποιείται μεταφορά για ίδιο λογαριασμό, ώστε να θεωρηθεί ότι πρόκειται περί νόμιμης ενδομεταφοράς.

Σε μια τέτοια περίπτωση, θα ήταν εκ των πραγμάτων αδύνατη η διεξαγωγή του ελέγχου που σκοπίμως θέσπισε ο νομοθέτης της Ένωσης, όπως προκύπτει από την απαρίθμηση των εγγράφων που φυλάσσονται στο όχημα και από τις ουσιαστικές απαιτήσεις που αυτά πρέπει να πληρούν κατά το άρθρο 8, παράγραφος 3, σημεία α' έως ζ', του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009. Και τούτο διότι σε κάθε έλεγχο θα αρκούσε απλώς η προβολή του ισχυρισμού ότι πρόκειται περί μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό, η οποία δεν υπόκειται σε επιτόπιο έλεγχο.  
[σελίδα πρωτοτύπου 5]

## II.

Με βάση τη μέχρι τούδε κατάσταση, το αιτούν δικαστήριο [παραλειπόμενα] εκτιμά ότι είναι κρίσιμο το ζήτημα αν οι εμπορευματικές μεταφορές κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 5, στοιχείο δ', σημεία (i) έως (v), του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009, οι οποίες σύμφωνα με την εισαγωγική φράση της διατάξεως του άρθρου 1, παράγραφος 5, «απαλλάσσονται από οιαδήποτε άδεια μεταφοράς», πράγμα το οποίο συμβαίνει εν προκειμένω κατά τη γνώμη του αιτούντος δικαστηρίου, εκτός της απαλλαγής από ορισμένες προϋποθέσεις σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009

παρέχουν παράλληλα και σύμφωνα με το άρθρο 8 δικαίωμα για εκτέλεση ενδομεταφορών, ήτοι κατά πόσον η μεταφορά που πραγματοποιείται στο πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 5, του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009 από ένα κράτος μέλος σε άλλο συνιστά ταυτόχρονα και διεθνή μεταφορά υπό το πρίσμα του άρθρου 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΚ) 1072/2009.

Όπως έχει ήδη εκθέσει, το αιτούν δικαστήριο φρονεί ότι η διευκρίνιση του ανωτέρω ζητήματος είναι κρίσιμης σημασίας για την επίλυση της διαφοράς, ενώ παράλληλα φρονεί ότι είναι και αναγκαία για την ενιαία αντιμετώπισή του στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθόσον το ερώτημα που υποβλήθηκε από το πολωνικό Υπουργείο Υποδομών και παρατίθεται εν προκειμένω σε ανεπίσημη μετάφραση στη γερμανική γλώσσα ([παραλειπόμενα]) αφήνει να διαφανεί ότι ενδεχομένως έχει τύχει διαφορετικής απαντήσεως στις διάφορες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ως εκ τούτου, για λόγους ασφάλειας δικαίου και ίσης μεταχειρίσεως όλων των ευρωπαίων πολιτών φαίνεται επιβεβλημένο να δοθεί στο εν λόγω ζήτημα μια ενιαία απάντηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Από τις ως τώρα διαθέσιμες πληροφορίες, δεν έχουν ακόμη εκδοθεί αποφάσεις του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης επί του ζητήματος αυτού.

[παραλειπόμενα]