

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-937/19 – 1

Asia C-937/19

Ennakkoratkaisupyyntö:

Jättämispäivä:

23.12.2019

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Amtsgericht Köln (Kölnin paikallinen alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämispäivä:

25.11.2019

Vastaaja:

KA

Asian käsittelyyn osallistuneet viranomaiset:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[--]

Amtsgericht Köln

Päätös

KA:ta vastaan vireille pannussa

sakkoasiassa

[--]

jossa on kyse kabotaasiliikennettä koskevan lainsäädännön rikkomisesta

Amtsgericht Köln on
[– –]

päättänyt 25.11.2019 seuraavaa:

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan a alakohdan nojalla seuraava ennakkoratkaisukysymys:

Onko 21.10.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdan ensimmäistä virkettä tulkittava siten, että kyseessä on mainitussa säännöksessä tarkoitettu saapuva kansainvälinen kuljetus myös silloin, kun kyseinen kuljetus tapahtuu asetuksen (EY) N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa säädetyn kuljetuksen yhteydessä?

Asian käsittelyä lykätään siihen asti, kunnes unionin tuomioistuin on antanut ratkaisunsa. **[alkup. s. 2]**

Perustelut:

I.

Kuljetusyksikkö, jonka rekisterikilven numero on (PL) ([– –]) tarkastettiin 10.7.2018 kello 11.18 tiellä B 2/166 [– –] 16303 Schwedt järjestetyn tienvarsitarkastuksen yhteydessä. Ajoneuvon haltija on vastaaja ([– –]), joka omistaa KA-Firma -nimisen yhtiön Puolassa. Kyseisellä yhtiöllä on yhteisön liikennelupa nro ([– –]), ja se oli kyseisenä päivänä rahdinkuljettaja ([– –]).

Ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu paino kuormitettuna oli 40 tonnia.

Tarkastuksen yhteydessä todettiin, eikä vastaaja sitä kiistä, että kyse oli kabotaasiliikenteen harjoittamisesta. Krostitzissa sijaitsevalta lastauspaikalta kuljetettiin nimittäin paperia ja pahvia yhteensä 19 paaliin varastoituina monipainotuotteina erään Scwedtissä sijaitsevan yhtiön purkupaikalle. Kyseinen kuljetus on näytetty toteen vastaavilla asiakirjoilla (lähetystodistus, kuljetussopimus, punnituslipuke, [– –]).

Sen osoittamiseksi, että ensin oli suoritettu asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettu saapuva kansainvälinen kuljetus, esitettiin yksinomaan CMR-rahtikirja ([– –]); kyseisestä rahtikirjasta ilmenee, että KA-Firma on toimittanut paalit lähettäjänä ja rahdinkuljettajana Freitalissa sijaitsevalle vastaanottajalle. [Ulkopuolisen] ([– –]) 20.3.2019 antamasta ilmoituksesta ilmenee, että vastaaja on yhtiön johtaja ja että yhtiöllä on viisi työntekijää. Siitä ilmenee lisäksi, että yrityksen rekisteriin merkittynä toimialana on ”Wood, Furniture & Paper Manufacturing”.

Bundesamt für Güterverkehr (liittovaltion tavaraliikennevirasto) kuuli vastaajaa KA-Firman omistajan ominaisuudessa 9.10.2018 järjestetyssä kuulemisessa ([– –]).

Hän esitti asian osalta seuraavaa:

Hän totesi ensinnäkin olevansa yrityksen omistaja. Hän ilmoitti lisäksi, että hänen yhtiönsä valmistaa puupakkauksia ja suorittaa niiden kuljetuksia.

Vastaajalla on tältä osin kaikki vaaditut asiakirjat, jotka oikeuttavat hänet suorittamaan kansainvälisiä tavarakuljetuksia. Tarkastuspäivänä tarkastuksen kohteena ollut raskas tavarankuljetusajoneuvo lähti rahtikirjalla (CMR) hänen valmistamiensa ja Saksassa sijaitsevan asiakkaan ostamien tavaroiden kanssa tehdasalueelta. Hänen käsityksensä mukaan tämä omaan lukuun harjoitettava liikenne oikeutti asetuksen (EY) [alkup. s. 3] N:o 1072/2009 8 artiklan 6 kohdan nojalla myös kabotaasimatkan. Hän viittaa tämän perustelemiseksi mainitun asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d ja e alakohtaan sekä maanteiden tavarakuljetuksista annetun lain (Güterkraftverkehrsgesetz) 1 §:n 2 momenttiin. Viimeksi mainitussa säännöksessä säädetään seuraavaa: ”§ 1 – – (2) Omaan lukuun harjoitettava liikenne on maanteiden tavaraliikennettä yrityksen omiin tarkoituksiin, kun seuraavat edellytykset ovat täyttyneet:

1.

Kuljetettavat tavarat kuuluvat yritykselle tai yritys on myynyt, ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut, jalostanut tai korjannut ne.

2.

Kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella.

3.

Kuljetuksessa käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajina toimii yrityksen oma henkilöstö tai yrityksen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö.

4.

Kuljetus on ainoastaan toissijainen yrityksen kokonaistoimintaan nähden.”

Vastaaja on siis oikeudelliselta kannalta katsoen sitä mieltä, että jos kyseessä on omaan lukuun harjoitettava liikenne, mikä on hänen mukaansa todettu nyt käsiteltävässä asiassa viran puolesta, hänellä on oikeus ilman mitään ennakoedellytystä suorittaa sallittu määrä kabotaasimatkoja. Hän ei ole syyllistynyt mihinkään rikkomiseen ja on vakuuttunut siitä, ettei hän ole tehnyt mitään luvaton.

Seuraamuksen määräämisen osalta toimivaltainen Bundesamt für Güterverkehr teki 30.10.2018 päätöksen 1 250 euron suuruisen sakon määräämisestä kabotaasiliikennettä koskevien säännösten tuottamuksellisesti rikkomisesta ([– –]).

Kyseinen päätös annettiin 7.11.2018 vastaajalle tiedoksi ([– –]); vastaajan oikaisuvaatimus on päivätty 15.11.2018, ja se saapui samana päivänä viranomaiselle ([– –]).

Vastaaja perustelee oikaisuvaatimustaan vetoamalla samoihin perusteisiin, jotka hän on esittänyt jo kuulemistilaisuudessa. Hän totesi asian pääkäsittelyssä edelleen, että hän on kuljettanut omia tavaroitaan ja toimittanut ne ostajalle. Hän ei vuokraa tavaroita (esim. paalit). Kyse on myös epäyhdenvertaisesta kohtelusta, koska jos hän kuljettaisi ostettuja tavaroita ja saapuisi Saksan liittotasavaltaan, myöhemmät kuljetukset olisivat sallittua kabotaasiliikennettä. **[alkup. s. 4]**

Puolan infrastruktuuriministeriö on 27.9.2017 päivätyllä kirjeellä, josta ei ole olemassa virallista käännöstä ([– –]), ottanut yhteyttä Saksan liittotasavallan liikenteestä ja digitaalisesta infrastruktuurista vastaavaan ministeriöön ja pyytänyt sitä avoimuuden ja oikeusvarmuuden tarpeeseen viittaamalla käsittelemään asian ja esittämään siitä näkemyksensä sen jälkeen, kun nyt menettelyn kohteen olevaan tarkastukseen liittyvät yksityiskohdat oli selvitetty. Tässä asiassa ei ole annettu vastausta.

Bundesamt für Güterverkehr on viitannut asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan systematiikkaan ja katsonut, ettei aikaisempi saapuva kansainvälinen kuljetus omaan lukuun riitä, jotta kyseessä voisi olla sallittu välittömästi seuraava kabotaasimatka Saksassa.

Se on vedonnut perusteluksi muun muassa siihen, että sekä asetuksen (EY) N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdassa säädetyn omaan lukuun harjoitettavaa liikennettä koskevan järjestelmän että mainitun asetuksen 8 artiklassa säädetyn kabotaasiliikennettä koskevan järjestelmän osalta kyse on poikkeusjärjestelmistä ja siihen, että kuljetusliikettä on lähtökohtaisesti kielletty kuljettamasta tavaroita muissa valtioissa kuin sijoittautumisvaltiossaan. Näitä kahta poikkeusjärjestelmää ei voida sen mukaan yhdistää toisiinsa siten, että omaan lukuun harjoitettavaa liikennettä koskevaa poikkeusjärjestelmää voidaan pitää riittävänä perustana toisen kabotaasia koskevan poikkeusjärjestelyn soveltamiselle. Bundesamt für Güterverkehr vetoaa lisäksi myös käytännöllisiin näkökohtiin eli tarkastusmahdollisuuteen liittyvään näkökohtaan: kabotaasiliikennettä koskevien säännösten noudattamisen varmistamiseksi ei ole säädetty tarkastusmahdollisuudesta, koska omaan lukuun harjoitettavassa liikenteessä ajoneuvossa ei lähtökohtaisesti tarvitse pitää asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdan a–g alakohdassa lueteltujen kaltaisia asiakirjoja. Bundesamt für Güterverkehr viittaa siihen, että omaan lukuun harjoitettavan liikenteen yhteydessä tapahtuva kuljetus on lähtökohtaisesti vapautettu velvollisuudesta pitää ajoneuvossa tietyt asiakirjat. Ajoneuvossa ei siis tarvitse olla asetuksen (EY) N:o

1072/2009 1 artiklan 5 alakohdan mukaan yhteisön liikennelupaa, eivätkä myöskään lähetysasiakirjat ole tarpeen. Jos nämä molemmat poikkeusmahdollisuudet kuitenkin yhdistettäisiin, tästä seuraisi väistämättä, että pelkästään väite siitä, kuljetus on omaan lukuun harjoitettavaa liikennettä, riitettäisi siihen, että kyseessä on katsottava olevan sallittu kabotaasimatka.

Unionin lainsäätäjän haluamaa tarkastusmahdollisuutta, joka perustuu mukana pidettävien asiakirjojen luettelemiseen ja niiden sisällölle asetettuihin vaatimuksiin asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdan a–b alakohdassa 3 kohdan a–g alakohdassa, ei tämän vuoksi olisi enää tosiasiallisesti mahdollista toteuttaa. Jokaisen tarkastuksen yhteydessä olisi näet riittävää vain viitata omaan lukuun harjoitettavaan liikenteeseen, jota ei kuitenkaan voitaisi enää tarkastaa paikan päällä. **[alkup. s. 5]**

II.

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin [– –] on tämän hetkisen tilanteen perusteella sitä mieltä, että kysymyksen kannalta on ratkaisevaa selvittää, oikeuttaako asetuksen (EY) N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdan i–v alakohdassa tarkoitettu omaan lukuun harjoitettava liikenne, joka on mainitun 1 artiklan 5 kohtaan sisältyvän säännöksen johdantokappaleen mukaan ”vapautettu kaikista kuljetusluvista” ja josta ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan on kyse nyt käsiteltävässä asiassa, samanaikaisesti – sen lisäksi, että se on asetuksen (EY) N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan mukaan vapautettu tietyistä vaatimuksista – 8 artiklan mukaan myös kabotaasiliikenteen harjoittamisen eli onko asetuksen (EY) N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan mukainen kuljetus omaan lukuun harjoitettavassa liikenteessä yhdestä jäsenvaltiosta johonkin toiseen jäsenvaltioon samanaikaisesti asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä tarkoitettu saapuva kansainvälinen kuljetus.

Asiaa käsittelevä tuomioistuin katsoo, että asian ratkaiseminen edellyttää tämän kysymyksen selvittämistä, kuten edellä on todettu. Se katsoo toisaalta, että kysymyksen selvittäminen on tärkeää myös, jotta asiaa käsitellään yhdenmukaisesti Euroopan unionin jäsenvaltioissa, sillä sen Puolan infrastruktuuriministeriön esittämän tiedustelun perusteella, josta ei ole olemassa nyt käsiteltävässä asiassa virallista saksankielistä käännöstä ([– –]), on odotettavissa, että tähän kysymykseen saatetaan vastata eri tavalla Euroopan unionin eri maissa.

Oikeusvarmuuteen ja kaikkien unionin kansalaisten yhdenvertaiseen kohteluun liittyvistä syistä näyttää siten siltä, että tähän kysymykseen on saatava unionin tasolla yhtenäinen vastaus.

Ei vaikuta siltä, että unionin tuomioistuin olisi jo antanut ratkaisun tähän kysymykseen.

[– –]