

# Anonimizuota versija

Vertimas

C-937/19-1

**Byla C-937/19**

**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

**Gavimo data:**

2019 m. gruodžio 23 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Amtsgericht Köln* (Vokietija)

**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2019 m. lapkričio 25 d.

**Suinteresuotoji šalis:**

KA

**Istojusios į bylą šalys:**

*Staatsanwaltschaft Köln*

*Bundesamt für Güterverkehr*

---

<...>

*Amtsgericht Köln* (Kelno apylinkės teismas)

**Nutartis**

Procedūroje dėl baudos skyrimo

prieš KA,

<...>

dėl administracinio nusižengimo pagal kabotažo teisės aktus

*Amtsgericht Köln*

<...>

2019 m. lapkričio 25 d. nutarė:

Pagal SESV 267 straipsnio a punktą pateikti bylą Europos Sąjungos Teisingumo Teismui, kad jis priimtų prejudicinį sprendimą dėl šio klausimo:

Ar 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies pirmas sakinytis turi būti aiškinamas taip, kad vežimas laikomas tarptautiniu, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, taip pat ir tuo atveju, kai šis vežimas vykdomas kaip vežimas pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą?

Bylos nagrinėjimas sustabdomas iki kol bus priimtas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo prejudicinis sprendimas. (orig. p. 2)

## Motyvai

### I.

Per patikrinimą kelyje B 2/166, <...> 16303 Švetas, 2018 m. liepos 10 d. 11.18 val. buvo tikrinamas transporto vienetas, kurio registracijos numeris (PL) (<...>). Transporto priemonės valdytojas yra suinteresuotoji šalis (<...>), KA įmonės, Lenkija, savininkas (<...>). Ši įmonė turi Bendrijos licenciją Nr. (<...>) ir buvo vežėjas veikos padarymo dieną (<...>).

Didžiausias leidžiamas pakrauto transporto priemonių junginio bendrasis svoris buvo 40 tonų.

Per patikrinimą nustatyta, kad buvo vykdoma kabotažo operacija, ir suinteresuotoji šalis to neginčija; buvo vežamas popierius ir kartonas, iš viso į 19 ryšulių supakuotas „Multidruck“ rūšies popierius, iš pakrovimo vietos Krostice į įmonės Švete iškrovimo vietą. Šis vežimas buvo patvirtintas atitinkamais dokumentais (važtaraštis, vežimo sutartis, svėrimo pažyma, <...>).

Kaip ankstesnio tarptautinio vežimo pagal Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį įrodymas buvo pateiktas tik CMR važtaraštis (<...>); iš važtaraščio matyti, kad KA įmonė – siuntėjas ir vežėjas – tiekė padėklus gavėjui Freitalyje. Iš 2019 m. kovo 20 d. (<...>) [trečiosios šalies] informacijos matyti, kad suinteresuotoji šalis yra įmonės vadovas, o įmonėje dirba penki darbuotojai. Registruota įmonės veiklos sritis: „Wood, Furniture & Paper Manufacturing“.

*Bundesamt für Güterverkehr* (Federalinė krovinių transporto tarnyba) 2018 m. spalio 9 d. (<...>) apklausė suinteresuotąją šalį – KA įmonės savininką.

Suinteresuotoji šalis pateikė tokius paaiškinimus byloje:

Visų pirma suinteresuotoji šalis paaiškino, kad yra įmonės vadovas; taip pat nurodė, kad įmonė gamina medines pakuotes ir teikia transporto paslaugas.

Suinteresuotoji šalis teigė, kad turi visus reikiamus dokumentus, kurie suteikia teisę vykdyti tarptautinį prekių vežimą. Patikrinimo dieną tikrinta sunkiasvorė krovininė transporto priemonė išvyko iš gamyklos teritorijos su (CMR) važtaraščiu ir joje pagamintomis prekėmis, kurias įsigijo klientas Vokietijoje. Suinteresuotosios šalies nuomone, šis vežimas savo sąskaita pagal Reglamento (orig. p. 3) (EB) Nr. 1072/2009 8 straipsnio 6 dalį taip pat suteikė teisę verstis kabotažu. Šią nuomonę suinteresuotoji šalis grindė nuoroda į reglamento 1 straipsnio 5 dalies d ir e punktus, taip pat į *Güterkraftverkehrsgesetz* (Krovinių vežimo keliais įstatymas) 1 straipsnio 2 dalį. Pastaroji nuostata suformuluota taip: „1 straipsnis. <...> 2. Vežimas savo sąskaita yra krovinių vežimas keliais įmonės reikmėms laikantis šių sąlygų:

1)

vežamas krovinytis yra įmonės nuosavybė arba yra tos įmonės parduotas, nupirktas, išnuomotas, išsinuomotas, pagamintas, išgautas, apdorotas ar pataisytas;

2)

reiso tikslas yra krovinių vežimas savo reikmėms į įmonę ar iš įmonės arba jo judėjimas įmonėje arba už jos ribų;

3)

krovinių vežančias motorines transporto priemones vairuoja įmonės įdarbintas ar jai pagal sutartinę prievolę suteiktas personalas;

4)

toks vežimas yra tik pagalbinė įmonės veikla.“

Dėl šios priežasties suinteresuotoji šalis mano turinti teisę įvykdyti leidžiamą kabotažo operacijų skaičių be jokių išankstinių sąlygų, jei vežama savo sąskaita, o nagrinėjamu atveju tai buvo oficialiai konstatuota. Suinteresuotoji šalis neįžvelgia savo kaltės ir yra tvirtai įsitikinusi, kad nepadarė nieko neteisėto.

2018 m. spalio 30 d. už sankcijų skyrimą atsakinga *Bundesamt für Güterverkehr* skyrė 1 250 EUR dydžio baudą už kabotažo operacijas reglamentuojančių nuostatų pažeidimą dėl aplaidumo (<...>).

Šis sprendimas buvo įteiktas suinteresuotajai šaliai 2018 m. lapkričio 7 d. (<...>). 2018 m. lapkričio 15 d. suinteresuotosios šalies skundą institucija gavo tą pačią dieną (<...>).

Suinteresuotoji šalis grindžia skundą tais pačiais motyvais, kuriuos nurodė per apklausą. Per žodinį bylos nagrinėjimą suinteresuotoji šalis dar kartą paaiškino, kad važiavo su savo prekėmis ir pristatė jas pirkėjui ir kad prekių (pavyzdžiui, padėklų) nenuomoja. Suinteresuotoji šalis taip pat teigė, kad esama nevienodo

požiūrio, nes jeigu ji vežtų įsigytas prekes ir įvažiuotų į Federacinę Respubliką, tai būtų laikoma leidžiamu kabotažu. (orig. p. 4)

2017 m. rugsėjo 27 d. raštu, kurio neoficialus vertimas pateiktas (<...>), Lenkijos infrastruktūros ministerija kreipėsi į *Deutsches Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur* (Vokietijos federacinė transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministerija) ir, atkreipdama dėmesį į teisinio tikrumo ir skaidrumo poreikį, paprašė išnagrinėti šį klausimą ir išsakyti savo nuomonę pateikiant išsamų byloje nagrinėjamo patikrinimo paaiškinimą. Atsakymas šioje byloje negautas.

*Bundesamt für Güterverkehr*, remdamasi bendra Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio struktūra, pirmesnę tarptautinį vežimą savo sąskaita laikė nepakankamu pagrindu leidimui vykdyti vėlesnę kabotažo operaciją Vokietijoje.

Šią nuomonę *Bundesamt für Güterverkehr* grindė, viena vertus, argumentu, kad tiek vežimo savo sąskaita tvarka pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalį, tiek kabotažo operacijų tvarka pagal reglamento 8 straipsnį yra leidžiančios nukrypti nuostatos, o iš esmės yra draudžiama vykdyti krovinių vežimą kitose valstybėse nei vežėjo įsisteigimo valstybėje. Šios dvi leidžiančios nukrypti nuostatos negali būti derinamos tarpusavyje taip, kad leidžiančia nukrypti nuostata dėl vežimo savo sąskaita būtų remiamasi kaip pakankamu pagrindu kitai leidžiančiai nukrypti nuostatai dėl kabotažo. *Bundesamt für Güterverkehr* taip pat nurodo praktinius aspektus, konkrečiai – galimybės patikrinti aspektą: tokios galimybės, atsižvelgiant į kabotažo taisyklių laikymąsi, nėra, nes vykdamas vežimą savo sąskaita paprastai nebūtina kartu vežtis dokumentų, kurie yra išvardyti Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 3 dalies a–g punktuose. *Bundesamt für Güterverkehr* pažymi, kad savo sąskaita vykdomam vežimui paprastai netaikomas reikalavimas turėti savo transporto priemonėje tam tikrus dokumentus; pavyzdžiui, nereikalinga Bendrijos licencija pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalį, taip pat nereikia pristatymo dokumentų. Abiejų galimybių taikyti išimtį derinimas tarpusavyje neišvengiamai reikštų, jog leidžiamos kabotažo operacijos prielaidai pakaktų vien teiginio, kad vežimas buvo vykdomas savo sąskaita.

Dėl šios priežasties Sąjungos teisės aktų leidėjo tikslas suteikti galimybę patikrinti, apie kurią galima spręsti iš dokumentų, kuriuos privaloma turėti transporto priemonėje, sąrašo ir šių dokumentų turinio reikalavimų, nustatytų Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 3 dalies a–g punktuose, *de facto* liktų neįgyvendinamas. Kiekvieną kartą tikrinant pakaktų vien nurodyti, kad vežimas vykdomas savo sąskaita, bet to patikrinti, atliekant patikrinimą vietoje, būtų neįmanoma. (orig. p. 5)

## II.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas <...>, atsižvelgdamas į esamą padėtį, mano, kad lemiamą reikšmę turi klausimas, ar, esant tokiam krovinių vežimui, kaip nurodyta Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies

d punkto i–v papunkčiuose, kuriam pagal minėtos nuostatos 1 straipsnio 5 dalies įvadinį sakinį „netaikomi jokie kiti vežimo leidimai“ ir kuris, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, yra nagrinėjamas šiuo atveju, ne tik atleidžiama nuo tam tikrų reikalavimų pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalį, bet ir suteikiama teisė vykdyti kabotažo operacijas pagal 8 straipsnį; t. y. ar krovinių vežimas pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalį iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę kartu yra tarptautinis vežimas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas mano, kad atsakymas į šį klausimą, kaip jau nurodyta, viena vertus, reikšmingas priimant sprendimą; kita vertus, atsakyti į šį klausimą, teismo nuomone, taip pat tikslinga siekiant užtikrinti vienodą taikymą Europos Sąjungos valstybėse narėse, nes Lenkijos infrastruktūros ministerijos užklausos neoficialus vertimas į vokiečių kalbą šioje byloje (<...>) rodo, kad šis klausimas įvairiose Europos Sąjungos šalyse gali būti aiškinamas skirtingai.

Dėl šių priežasčių, siekiant teisinio tikrumo ir vienodų sąlygų visiems Europos piliečiams, atrodo tikslinga siekti Europos mastu vienodo atsakymo į šį klausimą.

Atrodo, Europos Sąjungos Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimų šiuo klausimu.

<...>

DARBINIS VERTINIMAS