

Geanonimiseerde versie

Vertaling C-937/19 – 1

Zaak C-937/19

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

23 december 2019

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Köln (rechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

25 november 2019

Betrokkene:

KA

Interveniënten:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[OMISSIS]

Amtsgericht Köln

Beschikking

In de procedure tot oplegging van een administratieve geldboete

tegen KA
[OMISSIS]

wegens overtreding van de wettelijke bepalingen betreffende cabotage

heeft het Amtsgericht Köln
[OMISSIS]

op 25 november 2019 de volgende beschikking vastgesteld:

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

Dient artikel 8, lid 2, eerste volzin, van 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] aldus te worden uitgelegd dat ook sprake is van inkomend internationaal vervoer als bedoeld in die bepaling wanneer dit vervoer plaatsvindt in het kader van vervoer dat wordt verricht volgens artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening?

De behandeling van de zaak wordt geschorst totdat het Hof van Justitie van de Europese Unie uitspraak heeft gedaan. **[Or. 2]**

M o t i v e r i n g :

I.

Bij een wegcontrole op 10 juli 2018 om 11 uur 18 op de B 2/166, [OMISSIS] 16303 Schwedt is de vervoerseenheid met het kenteken (PL) [OMISSIS] gecontroleerd. Houder van het voertuig is betrokkene [OMISSIS], die eigenaar van de in Polen gevestigde KA-onderneming is [OMISSIS]. Deze onderneming is houdster van de communautaire vergunning nr. [OMISSIS] en was op de dag van de inbreuk vervoerster [OMISSIS].

De voertuigcombinatie heeft een toegestaan totaalgewicht van 40 ton.

Bij die controle is – zoals door betrokkene ook niet wordt betwist – geconstateerd dat het ging om cabotagevervoer, waarbij namelijk papier en karton in de vorm van in totaal in 19 balen opgeslagen Multidruck van de laadplaats in Krostitz naar de losplaats van een bedrijf in Schwedt werd vervoerd. Voor dit vervoer waren de vereiste documenten voorhanden (pakbon, vervoersopdracht, weegbon [OMISSIS]).

Als bewijs van een eerder volgens artikel 8, lid 2, eerste volzin, van verordening nr. 1072/2009 verricht internationaal goederenvervoer werd enkel een CMR-vrachtbrief overgelegd [OMISSIS]. Daaruit blijkt dat door de onderneming KA als afzender en vervoerder pallets werden geleverd aan een ontvanger in Freital. Uit de informatie [van een derde] [OMISSIS] van 20 maart 2019 blijkt dat betrokkene manager van die onderneming is en deze vijf medewerkers heeft. Verder staat als doel van de onderneming ingeschreven: „Wood, Furniture & Paper Manufacturing“.

Betrokkene is op 9 oktober 2018 in zijn hoedanigheid van eigenaar van de onderneming KA gehoord door het Bundesamt für Güterverkehr [OMISSIS].

Hij verklaarde met betrekking tot deze zaak het hierna volgende:

Om te beginnen verklaarde hij eigenaar van de onderneming te zijn. Verder gaf hij aan dat zijn onderneming zich bezighield met de fabricage van houten verpakkingen en het vervoer ervan.

Hij stelde in zoverre te beschikken over alle vereiste documenten op grond waarvan hij gerechtigd was internationaal goederenvervoer te verrichten. Op de dag van de controle had de gecontroleerde vrachtwagen met bij hem gefabriceerde en door een klant in Duitsland gekochte producten met een vrachtbrief (CMR) het fabrieksterrein verlaten. Naar zijn mening verleende dit eigen vervoer hem volgens artikel 8, lid 6, van verordening [Or. 3] nr. 1072/2009 eveneens het recht tot het vrij verrichten van cabotagevervoer. Hij motiveert dit met een verwijzing naar artikel 1, lid 5, onder d) en e), van deze verordening en § 1, lid 2, van de Duitse wet op het goederenvervoer over de weg.

Deze laatste bepaling luidt:

“§ 1 [...] (2) Eigen vervoer is goederenvervoer over de weg voor eigen doeleinden van een onderneming indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1.

De vervoerde goederen dienen eigendom te zijn van de onderneming of door haar te zijn verkocht, gekocht, verhuurd, gehuurd, voortgebracht, gedolven, bewerkt of hersteld.

2.

Het doel van het vervoer dient te zijn de goederen naar de onderneming te brengen of deze vanuit de onderneming te verzenden, ofwel ze te verplaatsen binnen de onderneming of – voor eigen behoeften – buiten de onderneming.

3.

De voor dit vervoer gebruikte motorvoertuigen moeten worden bestuurd door het eigen personeel van de onderneming of door personeel dat de onderneming ter beschikking is gesteld krachtens een contractuele verplichting

4.

Het vervoer mag slechts een secundaire bedrijvigheid in het kader van de totale werkzaamheden van de onderneming zijn.“

Het is derhalve rehtens van mening dat hij in geval van eigen vervoer, hetgeen in het onderhavige geval officieel is vastgesteld, het toegestane aantal cabotageritten mag uitvoeren zonder dat hij vooraf aan welke voorwaarde dan ook moet voldoen. Hij was zich van geen schuld bewust en er vast van overtuigd niets ongeoorloofds te hebben gedaan.

Op 30 oktober 2018 heeft het met het straftoezicht belaste Bundesamt für Güterverkehr een boetebeschikking vastgesteld ter hoogte van 1 250 EUR wegens verwijtbare overtreding van de voorschriften betreffende cabotagevervoer [OMISSIS].

Deze beschikking is op 7 november 2018 betekend aan betrokkene [OMISSIS]. Het door hem daartegen ingestelde bezwaar dateert van 15 november 2018 en is op dezelfde dag ingekomen bij de bevoegde autoriteiten [OMISSIS].

Betrokkene motiveert het bezwaar op dezelfde wijze als hetgeen hij heeft verklaard toen hij werd gehoord. Tijdens de mondelinge terechtzitting heeft hij verder verklaard dat hij met eigen goederen reed en hij deze aan de koper had geleverd. Hij huurde de goederen (bijvoorbeeld de pallets) dus niet. Er is volgens hem ook sprake zijn van ongelijke behandeling, want als hij gekochte producten zou vervoeren en de Bondsrepubliek Duitsland binnenbrengen, dan zou het bij het daaropvolgende vervoer om toegestane cabotage gaan. [Or. 4]

Bij brief van 27 september 2017, waarvan een niet-officiële vertaling beschikbaar is ([OMISSIS]), heeft het Poolse ministerie voor Infrastructuur het Duitse ministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur onder verwijzing naar het vereiste van transparantie en rechtszekerheid verzocht om, nadat de bijzonderheden van de in deze procedure aan de orde zijnde controle waren toegelicht, de zaak nader te mogen onderzoeken en een standpunt erover te mogen innemen. In het dossier is geen antwoord op die brief opgenomen.

Het Bundesamt für Güterverkehr heeft onder verwijzing naar de opzet van artikel 8 van verordening nr. 1072/2009 een eerder internationaal vervoer in het kader van eigen vervoer als niet toereikend beschouwd om een erop volgend cabotagevervoer in Duitsland toe te staan.

Ter motivering had het zich erop beroepen dat, enerzijds, het zowel bij de regelingen inzake het vervoer voor eigen rekening volgens artikel 1, lid 5, van verordening 1072/2009 als bij de cabotageregeling waarin artikel 8 van deze verordening voorziet, telkens gaat om uitzonderingsregelingen en, anderzijds, er een fundamenteel verbod geldt om goederenvervoer te verrichten in andere landen dan het land waar de vervoersonderneming is gevestigd. Deze beide uitzonderingsregelingen zouden niet aldus met elkaar kunnen worden gecombineerd dat de uitzonderingsregeling inzake het eigen vervoer kan worden geacht te volstaan om vervolgens voor de uitzonderingsregeling inzake cabotage in aanmerking te komen. Het Bundesamt für Güterverkehr voert daarnaast ook praktische bezwaren aan, in het bijzonder betreffende de mogelijkheid om toezicht uit te oefenen. In dat geval kan de naleving van de cabotagevoorschriften immers niet worden gecontroleerd, aangezien bij het vervoer voor eigen rekening geen enkel van de in artikel 8, lid 3, onder a) tot en met g), van verordening nr. 1072/2009 opgesomde bewijzen hoeven te worden overgelegd. Het Bundesamt wijst erop dat vervoer dat als vervoer voor eigen rekening kan gelden, principieel is vrijgesteld van de verplichting tot overlegging van bepaalde documenten. Zo is

het niet noodzakelijk om te beschikken over een communautaire vergunning in de zin van artikel 1, lid 5, van verordening nr. 1072/2009 en evenmin zijn leveringsdocumenten vereist. Indien beide uitzonderingsmogelijkheden met elkaar zouden worden gecombineerd, dan zou dit onvermijdelijk tot gevolg hebben dat de simpele bewering dat men als vervoerder voor eigen rekening onderweg was, reeds volstaan voor de aanneming dat dit vervoer ook tot toegestaan cabotagevervoer moet leiden.

De door de EU-wetgever beoogde mogelijkheid tot controle, die blijkt uit de omschrijving van de stukken die het vervoer [volgens artikel 8, lid 3, eerste alinea, onder a) tot en met g), van verordening nr. 1072/2009] moeten begeleiden en van de materiële eisen die daaraan in artikel 8, lid 3, [tweede alinea,] onder a) tot en met g), van deze verordening worden gesteld, zou dan de facto onbestaande worden. Bij elke controle zou de vervoerder zich immers ervan kunnen afmaken door louter te claimen dat het om vervoer voor eigen rekening gaat, wat ter plaatse dan echter nooit kan worden gecontroleerd. **[Or. 5]**

II.

De verwijzende rechter [OMISSIS] is op basis van de hem beschikbare informatie van mening dat het cruciale gegeven in casu de vraag betreft of goederenvervoer als bedoeld in artikel 1, lid 5, onder d), punten (i) tot en met (v), van verordening nr. 1072/2009, waarvoor krachtens de eerste volzin van bedoeld artikel 1, lid 5, „geen communautaire vergunning [vereist is en dat] [...] vrijgesteld [is] van andere vervoersvergunningen”, hetgeen volgens de verwijzende rechter in de onderhavige zaak het geval is, tegelijkertijd – bovenop de vrijstelling van bepaalde voorwaarden krachtens artikel 1, lid 5, van deze verordening – op grond van artikel 8 ook recht geeft op het verrichten van cabotage, met andere woorden of het vervoer van goederen over de weg van een lidstaat naar een andere lidstaat volgens artikel 1, lid 5, van die verordening tegelijkertijd een inkomend internationaal vervoer in de zin van artikel 8, lid 2, eerste volzin, ervan is.

De verwijzende rechter vindt de beantwoording van die vraag zoals gezegd niet alleen van belang voor de beslechting van het geschil, maar hij acht die anderzijds ook geschikt met het oog op de uniforme handhaving van de regeling in alle lidstaten van de Europese Unie opportuun, aangezien uit het verzoek van het Poolse Ministerie voor Infrastructuur in de versie van de beschikbare, niet-officiële Duitse vertaling ervan [OMISSIS] blijkt dat deze vraag in verschillende landen van de Europese Unie mogelijk anderszins wordt beantwoord.

Om redenen van rechtszekerheid en gelijke behandeling van alle Europese burgers lijkt het dan ook passend om deze vraag op een voor de gehele Unie geldende, uniforme wijze te beantwoorden.

Voor zover de verwijzende rechter bekend is, heeft het Hof van Justitie hierover nog geen uitspraak gedaan.

[OMISSIS]