

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-937/19-1

Sprawa C-937/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

Data wpływu:

23 grudnia 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Köln (Niemcy)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

25 listopada 2019 r.

Osoba, której dotyczy postępowanie:

KA

Uczestnicy:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[...]

Amtsgericht Köln

Postanowienie

W postępowaniu w sprawie grzywny

przeciwko KA,

[...]

W związku z popełnieniem wykroczenia na podstawie przepisów dotyczących kabotażu

Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii)

[...]

w dniu 25 listopada 2019 r. postanowił:

Sprawa zostaje przedłożona Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zgodnie z art. 267 lit. a) TFUE, celem udzielenia odpowiedzi na następujące pytanie prejudycjalne:

Czy art. 8 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. należy interpretować w ten sposób, że transport międzynarodowy w rozumieniu tego przepisu ma miejsce również wtedy, gdy transport ten następuje w ramach przewozu, o którym mowa w art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 1072/2009?

Postępowanie zostaje zawieszono do czasu wydania orzeczenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. **[Or. 2]**

U z a s a d n i e:

I.

Podczas kontroli drogowej przeprowadzonej w dniu 10 lipca 2018 r. o godzinie 11:18 na trasie B 2/166, [...] 16303 Schwedt została poddana kontroli jednostka transportowa o urzędowym numerze rejestracyjnym (PL) (...). Posiadaczem pojazdu jest osoba, której dotyczy postępowanie (...), właściciel przedsiębiorstwa KA w Polsce (...). Przedsiębiorstwo to jest posiadaczem licencji wspólnotowej nr (...) i przewoźnikiem w dniu popełnienia czynu (...).

Zespół pojazdów posiadał maksymalną masę całkowitą 40 ton.

Przy tej okazji stwierdzono, co nie zostało zakwestionowane przez osobę, której dotyczy postępowanie, że wykonywany był przewóz kabotażowy; a mianowicie z miejsca załadunku w Krostitz do miejsca rozładunku pewnego przedsiębiorstwa w Schwedt przewożony był papier i karton w postaci łącznie 19 składowanych w magazynie bel do druku wielkoformatowego. Przewóz ten poświadczają odpowiednie dokumenty (dowód dostawy, zlecenie transportu, świadectwo wagi [...]).

W celu wykazania wcześniejszego transportu międzynarodowego, o którym mowa w art. 8 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, został przedłożony wyłącznie list przewozowy CMR (...); wynika z niego, że chodzi o dostawę palet do odbiorcy w miejscowości Freital, którą wykonuje przedsiębiorstwo KA działające w charakterze nadawcy i przewoźnika. Z informacji [uzyskanej od osoby trzeciej] z dnia 20 marca 2019 r., wynika, że osoba, której dotyczy postępowanie jest dyrektorem przedsiębiorstwa i że zatrudnia ono pięciu pracowników. Z powyższego wynika ponadto, że

zarejestrowaną dziedziną działalności przedsiębiorstwa jest „Wood, Furniture & Paper Manufacturing”.

Osoba, której dotyczy postępowanie została przesłuchana w charakterze właściciela przedsiębiorstwa KA przez Bundesamt für Güterverkehr (federalny urząd drogowego transportu towarowego) podczas przesłuchania w dniu 9 października 2018 r. ([...]).

Wypowiedział się on co do meritum w następujący sposób:

Na wstępie oświadczył, że jest właścicielem zakładu. Ponadto poinformował, że jego firma zajmuje się produkcją opakowań z drewna i transportem.

Posiada on w tym względzie wszystkie niezbędne dokumenty, które uprawniają go do międzynarodowych przewozów towarów. W dniu kontroli samochód ciężarowy poddany kontroli opuścił teren fabryki z towarami wyprodukowanymi w jego przedsiębiorstwie i zakupionymi przez klienta w Niemczech wraz z listem przewozowym (CMR). Jego zdaniem ten przewóz na potrzeby własne uprawnia go również do kabotażu zgodnie z art. 8 ust. 6 rozporządzenia [Or. 3] (WE) nr 1072/2009. Stanowisko to uzasadnia powołaniem się na art. 1 ust. 5 lit. d) i e) rzeczonoego rozporządzenia oraz na § 1 ust. 2 Güterkraftverkehrsgesetz (ustawy o drogowym przewozie rzeczy). Przepis ten brzmi następująco: „§ 1 [...] (2) Przewóz na potrzeby własne jest przewozem drogowym towarów dla celów własnych przedsiębiorstwa, jeżeli spełnione są następujące przesłanki:

1.

przewożone towary są własnością przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;

2.

celem transportu jest przewiezienie towarów z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własny użytek;

3.

pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;

4.

taki przewóz musi być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa

W związku z powyższym osoba, której dotyczy postępowanie stoi na stanowisku, że z prawnego punktu widzenia w przypadku przewozu na potrzeby własne, który w niniejszej sprawie został oficjalnie stwierdzony, może wykonywać dopuszczalną liczbę przewozów kabotażowych bez jakichkolwiek warunków wstępnych. Nie był również świadomy zawinienia i jest mocno przekonany, że nie uczynił niczego, co jest zakazane.

Decyzją z dnia 30 października 2018 r. właściwy w przedmiocie kar Bundesamt für Güterverkehr nałożył grzywnę w wysokości 1250 EUR w związku z nieumyślnym naruszeniem przepisów dotyczących przewozu kabotażowego ([...]).

Decyzja ta została doręczona osobie, której dotyczy postępowanie w dniu 7 listopada 2018 r. ([...]). Jego sprzeciw opatrzony datą 15 listopada 2018 r. wpłynął w tym samym dniu do organu[, który wydał decyzję] ([...]).

Osoba, której dotyczy postępowanie uzasadnia sprzeciw w ten sam sposób, w jaki wypowiedziała się już w trakcie przesłuchania. Na rozprawie oświadczyła ponadto, że jechała z własnymi towarami i dostarczyła je kupującemu; nie użyła artykułów (np. palet). Ma miejsce również nierówne traktowanie, albowiem w przypadku gdy przewozi zakupione towary i wjeżdża do Republiki Federalnej, ma miejsce w przypadku kolejnych przewozów dopuszczalny transport kabotażowy. **[Or. 4]**

Po wyjaśnieniu szczegółów kontroli będącej przedmiotem postępowania w niniejszej sprawie, polskie ministerstwo infrastruktury pismem z dnia 27 września 2017 r., które zostało przedłożone w nieoficjalnym tłumaczeniu ([...]), zwróciło się do Deutsches Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (niemieckiego ministerstwa transportu i infrastruktury cyfrowej), powołując się na potrzebę transparentności i pewności prawa, z prośbą o wypracowanie i przedstawienie stanowiska w związku z tą sprawą. Odpowiedź nie została złożona do akt niniejszej sprawy.

Bundesamt für Güterverkehr powołując się na systematykę art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 uznał wcześniejszy transport międzynarodowy na potrzeby własne za niewystarczający dla dozwolonego przewozu kabotażowego, który ma być następstwem tego transportu.

W uzasadnieniu urząd powołał się na okoliczność, że zarówno w przypadku uregulowań dotyczących przewozu na potrzeby własne przewidzianych w art. 1 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, jak również w przypadku uregulowań dotyczących transportu kabotażowego przewidzianych w art. 8 rzeczonego rozporządzenia, chodzi każdorazowo o uregulowania ustanawiające odstępstwa i o zasadniczy zakaz wykonywania przewozu rzeczy w innym państwie niż państwo siedziby przewoźnika. Te dwa odstępstwa nie mogą być ze sobą łączone w taki sposób, że odstępstwo w zakresie przewozu na potrzeby własne jest uznawane za wystarczające dla odstępstwa w zakresie kabotażu. Bundesamt für

Güterverkehr podnosi ponadto również aspekty praktyczne, a mianowicie możliwość kontroli: brak jest tej możliwości w doniesieniu do przestrzegania przepisów dotyczących kabotażu, ponieważ w przypadku przewozu na potrzeby własne zasadniczo nie trzeba posiadać dokumentów takich jak wymienione w art. 8 ust. 3 lit. a) – g) rozporządzenia (WE) nr 1072/2009. Podkreśla on, że transport w ramach przewozu na potrzeby własne jest co do zasady zwolniony z obowiązku posiadania pewnych dokumentów; i tak nie trzeba posiadać licencji wspólnotowej zgodnie z art. 1 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, podobnie jak nie są również konieczne dokumenty dostawy. Tymczasem gdyby oba odstępstwa były ze sobą łączone, to nieuniknionym skutkiem tego byłoby to, że zwykle twierdzenie o byciu w drodze w ramach przewozu na potrzeby własne, musiałoby wystarczyć, aby uznać dozwolony przewóz kabotażowy.

Zamierzona przez prawodawcę unijnego możliwość kontroli obejmującej listę i wymogi merytoryczne dotyczące dokumentów, które należy posiadać, określone w art. 8 ust. 3 lit. a) – g) rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, ust. 3 lit. a) – g), byłaby więc *de facto* niewykonalna. W przypadku każdej kontroli wystarczyłoby bowiem zwykle powołanie się na wykonywanie przewozu na potrzeby własne, którego jednak nie można byłoby już kontrolować na miejscu. [Or. 5]

II.

W świetle dotychczasowego stanu rzeczy sąd odsyłający [...] uważa, że decydujące znaczenie dla spornej kwestii ma to, czy przewóz drogowy rzeczy w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit d) pkt (i) – (v) rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, który zgodnie ze zadaniem wprowadzającym zawartym w art. 1 ust. 5 rzeczonego przepisu jest „zwolniony z wszelkich zezwoleń przewozowych”, i który zdaniem sądu odsyłającego ma w niniejszej sprawie miejsce, poza zwolnieniem z pewnych warunków przewidzianych w art. 1 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, jednocześnie uprawnia również do wykonywania kabotażu zgodnie z art. 8, to znaczy, czy przewóz drogowy rzeczy, o którym mowa w art. 1 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, stanowi jednocześnie transport międzynarodowy, o którym mowa w art. 8 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Sąd odsyłający uważa, że wyjaśnienie tego pytania, po pierwsze, ma znaczenie dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym – zgodni z tym co już stwierdzono powyżej; po drugie, uważa on je za celowe również w interesie jednolitego stosowania w państwach członkowskich Unii Europejskiej, ponieważ z wniosku polskiego ministerstwa infrastruktury przedłożonego w niniejszej sprawie w nieoficjalnym tłumaczeniu na język niemiecki ([...]) wynika, że w poszczególnych państwach członkowskich mogą być udzielane różne odpowiedzi w odniesieniu do tej kwestii.

Ze względów pewności prawa i równego traktowania wszystkich obywateli europejskich wydaje się celowe uzyskanie jednolitej odpowiedzi na to pytanie na poziomie europejskim.

O ile wiadomo, orzeczenia Trybunału w tej kwestii nie zostały jeszcze wydane.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY