

# Anonymizované znenie

Preklad

C-937/19 – 1

Vec C-937/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

**Dátum podania:**

23. december 2019

**Vnútroštátny súd:**

Amtsgericht Köln

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

25. november 2019

**Dotknutá osoba:**

KA

**Vedľajší účastníci konania:**

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

---

[*omissis*]

**Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín, Nemecko)**

**uznesenie**

v konaní o uložení pokuty

proti KA,

[*omissis*]

vo veci správneho deliktu podľa predpisov o kabotážnej preprave

Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín)

[*omissis*]

25. novembra 2019 rozhodol:

V konaní sa v súlade s článkom 267 písm. a) ZFEÚ predkladá Súdnemu dvoru Európskej únie návrh na začatie prejudiciálneho konania o tejto otázke:

Má sa článok 8 ods. 2 prvá veta nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 vykladať v tom zmysle, že o medzinárodnú prepravu v zmysle uvedeného ustanovenia ide aj vtedy, keď sa táto preprava uskutoční v rámci prepravy podľa článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia (ES) č. 1072/2009?

Konanie sa prerušuje do vydania rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie.

**O d ô v o d n e n i e:**

**I.**

Pri cestnej kontrole, ktorá sa uskutočnila 10. júla 2018 o 11:18 hod. na ceste B 2/166, [*omissis*] 16303 Schwedt, bola skontrolovaná prepravná jednotka s evidenčným číslom PL ([*omissis*]). Držiteľom vozidla je dotknutá osoba ([*omissis*]), ktorá je vlastníkom firmy KA, Poľsko ([*omissis*]). Táto firma je majiteľkou licencie Spoločenstva č. ([*omissis*]) a bola dopravkyňou v deň spáchania skutku [*omissis*]).

Jazdná súprava mala prípustnú celkovú hmotnosť 40 ton.

Pritom sa – čo dotknutá osoba nepopiera – konštatovalo, že bola uskutočnená kabotážna preprava; prepravoval sa totiž papier a lepenka v podobe celkovo 19 balíkov vrstveného papiera typu „Multidruck“ z miesta nakládky v obci Krostitz na miesto vykládky určitej firmy v meste Schwedt. Táto preprava bola preukázaná

prostredníctvom príslušných dokladov (dodací list, objednávka prepravy, potvrdenie o vážení [*omissis*]).

Na preukázanie predchádzajúcej medzinárodnej prepravy podľa článku 8 ods. 2 prvej vety nariadenia (ES) č. 1072/2009 bol predložený výlučne nákladný list CMR ([*omissis*]); z tohto nákladného listu vyplýva dodanie paliet firmou KA ako odosielateľom a dopravcom príjemcovi v meste Freital. Z oznámenia [tretej osoby] ([*omissis*]) z 20. marca 2019 vyplýva, že dotknutá osoba je manažérom tejto firmy a táto firma má päť zamestnancov. Okrem toho má zapísaný predmet činnosti „Wood, Furniture & Paper Manufacturing“.

Bundesamt für Güterverkehr (Spolkový úrad pre nákladnú dopravu, Nemecko) vypočul dotknutú osobu ako majiteľa firmy KA pri vypočutí z 9. októbra 2018 ([*omissis*]).

Dotknutá osoba k veci uviedla:

Najprv vyhlásila, že je majiteľom podniku. Ďalej uviedla, že jej firma sa zaoberá výrobou balení z dreva a prepravou.

V tomto smere má všetky potrebné doklady, ktoré ju oprávňujú vykonávať medzinárodnú prepravu tovaru. Kontrolované nákladné vozidlo s tovarom, ktorý bol vyrobený u nej a ktorý kúpil zákazník z Nemecka, v deň kontroly opustilo priestory závodu s nákladným listom (CMR). Podľa jej názoru z tejto prepravy pre vlastnú potrebu podľa článku 8 ods. 6 nariadenia (ES) č. 1072/2009 vyplývalo aj oprávnenie vykonať kabotážnu prepravu. Odôvodňuje to odkazom na článok 1 ods. 5 písm. d) a e) uvedeného nariadenia, ako aj § 1 ods. 2 Güterkraftverkehrsgesetz (zákon o nákladnej cestnej doprave). Posledné uvedené ustanovenie znie: „§ 1... (2) Preprava pre vlastnú potrebu je nákladná cestná doprava pre vlastnú potrebu podniku, ak sú splnené nasledujúce podmienky:

1.

Prepravovaný tovar musí byť vo vlastníctve podniku alebo byť predaný, kúpený, prenajatý, prenajímaný, vyrábaný, získaný, spracovávaný alebo opravovaný podnikom.

2.

Účelom prepravy musí byť dodanie tovaru do podniku, jeho odoslanie z podniku, jeho doručenie v rámci podniku alebo mimo neho pre vlastnú potrebu.

3.

Motorové vozidlá použité na prepravu musia viesť vlastní zamestnanci podniku alebo zamestnanci poskytnutí podniku na základe zmluvného záväzku.

4.

Preprava môže byť len vedľajšou činnosťou v rámci celkovej činnosti podniku.“

Dotknutá osoba preto zastáva právny názor, že v prípade, ak ide o prepravu pre vlastnú potrebu, ktorá bola v prejednávanej príhode úradne potvrdená, môže bez akýchkoľvek predchádzajúcich podmienok vykonať prípustný počet kabotážných prepráv. Táto osoba si nie je vedomá nijakého pochybenia a je pevne presvedčená o tom, že neurobila nič nedovolené.

Spolkový úrad pre nákladnú dopravu, ktorý má sankčnú právomoc, vydal 30. októbra 2018 rozhodnutie o uložení pokuty vo výške 1 250,- eur pre nedbanlivostné porušenie predpisov o kabotážnej preprave ([*omissis*]).

Toto rozhodnutie bolo doručené dotknutej osobe 7. novembra 2018 ([*omissis*]) v jej námietke je uvedený dátum 15. novembra 2018 a táto námietka bola v ten istý deň doručená úradu ([*omissis*]).

Dotknutá osoba odôvodňuje námietku rovnakým spôsobom, ako sa už vyjadrila pri vypočutí. Na hlavnom pojednávaní ďalej uviedla, že jazdila s vlastným tovarom a doručila ho kupujúcemu; nepožičiava výrobky (napr. palety). Dochádza tiež k rozdielnemu zaobchádzaniu, lebo keď prepravuje kúpený tovar a pricestuje do Spolkovej republiky, pri ďalších prepravách ide o prípustnú kabotážnú prepravu.

Poľské ministerstvo pre infraštruktúru listom z 27. septembra 2017, ktorý je dostupný v neúradnom preklade ([*omissis*]) a ktorého adresátom je Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (nemecké spolkové ministerstvo pre dopravu a digitálnu infraštruktúru), s odkazom na požiadavky transparentnosti a právnej istoty požiadalo o vypracovanie a predloženie stanoviska v nadväznosti na túto záležitosť po objasnení podrobností kontroly, ktorá je predmetom tohto konania. V spise tohto súdu sa taká odpoveď nenachádza.

Spolkový úrad pre nákladnú dopravu s odkazom na systematiku článku 8 nariadenia (ES) č. 1072/2009 uviedol, že predchádzajúca medzinárodná preprava v rámci prepravy pre vlastnú potrebu nepostačuje na dovolenú nadväzujúcu kabotážnú prepravu v Nemecku.

Odôvodnil to jednak tým, že tak právna úprava prepravy pre vlastnú potrebu podľa článku 1 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009, ako aj právna úprava kabotážnej prepravy podľa článku 8 uvedeného nariadenia predstavujú výnimočné právne úpravy zo zásadného zákazu vykonávať prepravu tovaru v iných štátoch, než je štát, v ktorom má prepravný podnik sídlo. Obe tieto výnimočné právne úpravy nemožno spolu kombinovať v takej forme, že výnimočná právna úprava prepravy pre vlastnú potrebu sa použije ako postačujúca pre ďalšiu výnimočnú právnu úpravu kabotážnej prepravy. Spolkový úrad pre nákladnú dopravu okrem toho uvádza aj praktické aspekty, konkrétne aspekt týkajúci sa možnosti kontroly: táto možnosť neexistuje, pokiaľ ide o dodržanie predpisov o kabotážnej preprave, lebo pri preprave pre vlastnú potrebu v zásade netreba mať pri sebe žiadne

z dokladov, ktoré sú vymenované v článku 8 ods. 3 písm. a) až g) nariadenia (ES) č. 1072/2009. Poukazuje na to, že na prepravu v rámci prepravy pre vlastnú potrebu sa v zásade nevzťahuje povinnosť mať pri sebe určité doklady; nemusí existovať napríklad licencia Spoločenstva podľa článku 1 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009 a nevyžadujú sa ani dodacie doklady. Ak by sa pritom obe výnimočné možnosti spolu skombinovali, nevyhnutne by to malo za následok, že už samotné tvrdenie, že vozidlo jazdilo v rámci prepravy pre vlastnú potrebu, by muselo stačiť na to, aby sa predpokladalo, že ide o dovoľenú kabotážnu prepravu.

Možnosť kontroly, ktorú chcel zabezpečiť normotvorca EÚ a ktorá vyplýva z výpočtu a z obsahových požiadaviek na sprievodné doklady, ktoré sú uvedené v článku 8 ods. 3 písm. a) až g) nariadenia (ES) č. 1072/2009, by preto *de facto* už nebola uskutočniteľná. Pri každej kontrole by totiž postačoval samotný odkaz na uskutočňovanie prepravy pre vlastnú potrebu, ktorú by však na mieste už nebolo možné skontrolovať.

## II.

Vnútroštátny súd [*omissis*] za súčasného stavu zastáva názor, že rozhodujúci význam má otázka, či z prepravy tovaru v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) bodov i) až v) nariadenia (ES) č. 1072/2009, ktorá je podľa úvodnej vety uvedeného ustanovenia článku 1 ods. 5 „osloboden[á] od akéhokoľvek povolenia na prepravu“ a o ktorú podľa názoru vnútroštátneho súdu ide v tomto prípade, zároveň – popri oslobodení od určitých podmienok podľa článku 1 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009 – vyplýva aj oprávnenie na vykonanie kabotážnej prepravy podľa článku 8; t. j. otázka, či je preprava v rámci prepravy tovaru podľa článku 1 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1072/2009 z jedného členského štátu do druhého členského štátu zároveň medzinárodnou prepravou v zmysle článku 8 ods. 2 prvej vety nariadenia (ES) č. 1072/2009.

Konajúci súd považuje objasnenie tejto otázky po prvé za relevantné pre rozhodnutie vo veci – ako už bolo uvedené; po druhé ho považuje za potrebné aj v záujme jednotného uplatňovania v členských štátoch Európskej únie, keďže žiadosť poľského ministerstva pre infraštruktúru v neúradnom nemeckom preklade, ktorý má tento súd k dispozícii ([*omissis*]), naznačuje, že na túto otázku sa v rôznych štátoch Európskej únie zrejme odpovedá odlišne.

Z dôvodov právnej istoty a rovnakého zaobchádzania so všetkými európskymi občanmi sa preto javí opodstatnené zabezpečiť, aby sa v celej Európskej únii na túto otázku odpovedalo jednotne.

Súdny dvor Európskej únie podľa všetkého o tejto otázke ešte nerozhodol.

[*omissis*]