

# Anonymiserad version

Översättning

C-937/19 – 1

Mål C-937/19

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

23 december 2019

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Amtsgericht Köln (Tyskland)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

25 november 2019

### Berörd part:

KA

### Ytterligare deltagare i rättegången:

Staatsanwaltschaft Köln (Åklagarmyndigheten i Köln)

Bundesamt für Güterverkehr (Förbundsmyndigheten för godstransporter)

[utelämnas]

**Amtsgericht Köln**

**Beslut**

I bötesförfarandet

mot KA,  
[utelämnas]

rörande överträdelse av bestämmelserna om cabotagerätt

har Amtsgericht Köln

[utelämnas]

den 25 november 2019 fattat följande beslut:

Följande fråga hänskjuts enligt artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol med begäran om förhandsavgörande:

Ska artikel 8.2 första meningen i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 tolkas så, att det föreligger en internationell godstransport i den mening som avses i den bestämmelsen även när den aktuella transporten genomförs inom ramen för en transport i enlighet med artikel 1.5 d i förordning (EG) nr 1072/2009?

Målet vilandeförklaras till dess att EU-domstolen meddelar sitt avgörande.  
**[Orig. s. 2]**

### **S k ä l :**

#### **I.**

I en vägkontroll den 10 juli 2018 klockan 11:18 på Bundestraße 2/166, [utelämnas] 16303 Schwedt kontrollerades transportenheten med registreringsnumret (PL) [utelämnas]. Ägaren till fordonet är KA [utelämnas], ägare av KA-företaget i Polen [utelämnas]. Företaget innehar gemenskapstillståndet nr [utelämnas] och var transportör på dagen för överträdelsen [utelämnas].

Fordonståget hade en tillåten totalvikt på 40 ton.

Det konstaterades – vilket inte har förnekats av KA – att det var en cabotagettransport som genomfördes. Den bestod i att papper och kartong i form av totalt 19 balar med lagrade multityck transporterades från lastningsplatsen i Krostitz till en lossningsplats hos ett företag i Schwedt. Transporten bevisas av relevanta dokument (följesedel, transportorder, vägningskvitto, [utelämnas]).

Som bevis för att en internationell godstransport i enlighet med artikel 8.2 första stycket i förordning (EG) 1072/2009 tidigare genomförts presenterades endast en CMR-fraktsedel [utelämnas]. Av CMR-fraktsedeln framgår att KA-företaget var såväl avsändare som transportör beträffande transporten av pallarna till mottagaren i Freital. Av information från [en tredje part] [utelämnas] daterad den 20 mars 2019 framgår att KA är chef för företaget och att företaget har fem anställda. Det framgår vidare att företagets registrerade verksamhetsområde är ”Wood, Furniture & Paper Manufacturing”.

KA hördes i sin egenskap som ägare av KA-företaget av Förbundsmyndigheten för godstransporter den 9 oktober 2018 [utelämnas].

Han yttrade sig enligt följande:

Han bekräftade inledningsvis att han är ägare till företaget. Vidare uppgav han att hans företag ägnar sig åt tillverkning och transport av träförpackningar.

Han har alla nödvändiga dokument som ger honom rätt att genomföra internationella transporter av gods. Dagen då kontrollen ägde rum lämnade den kontrollerade lastbilen – med varor som hans företag tillverkat och som köpts av en kund i Tyskland – fabriksområdet med en CMR-fraktsedel. Han anser att denna transport, som utfördes för egen räkning, också var en godkänd cabotagettransport i enlighet med artikel 8.6 i förordning [Orig. s. 3] (EG) nr 1072/2009. Till stöd för sin uppfattning hänvisar han till artikel 1.5 d och e i ovannämnda förordning och 1 § stycke 2 i Güterkraftverkehrsgesetz (godstransportlagen). Paragrafen lyder: ”§ 1 ... stycke 2: transport för egen räkning är godstransporter för ett företags eget ändamål om följande förutsättningar är uppfyllda.

1.

Det transporterade godset ska vara företagets egendom eller ha sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts, tillverkats, utvunnits, bearbetats eller reparerats av företaget.

2.

Resans syfte ska vara att transportera godset till eller från företaget eller att flytta det inom eller utanför företaget för eget bruk.

3.

Motorfordon körs av personal som är anställd av företaget eller som ställts till företagets förfogande enligt avtalsenliga skyldigheter för sådana transporter.

4.

Transporten är endast en sidoverksamhet i företagets samlade verksamhet.”

KA anser därmed att om det gäller en transport för egen räkning, vilket myndigheterna i föreliggande fall har fastställt vara fallet, så får han genomföra det tillåtna antalet cabotagettransporter utan att uppfylla några särskilda villkor. Han har inte varit medveten om att han gjort något fel och han är fast övertygad om att han inte gjort något otillåtet.

Den 30 oktober 2018 utfärdade det ansvariga Förbundsmyndigheten för godstransporter en bot om 1 250 euro för oaktsam överträdelse av föreskrifterna för cabotagettransporter [utelämnas].

Beslutet delgavs KA den 7 november 2018 [utelämnas]. Hans överklagande är daterat den 15 november 2018 och inkom till myndigheten samma dag [utelämnas].

KA grundar sitt överklagande på samma skäl som han uppgav vid förhöret. Vid huvudförhandlingen förklarade han vidare att han hade transporterat eget gods och

levererat det till köparen. Han lånar inte ut varorna (till exempel pallarna). Han blir diskriminerad eftersom det hade rört sig om tillåten cabotagetrafik vid ytterligare transporter om han vid den ursprungliga transporten hade transporterat köpta varor in i Tyskland. **[Orig. s. 4]**

I en skrift daterad den 27 september 2017, som inte översatts officiellt [utelämnas], har det polska ministeriet för infrastruktur översänt en skrivelse till det tyska ministeriet för transport och digital infrastruktur. Efter att detaljerna angående den i målet aktuella vägkontrollen gått igenom har det polska ministeriet med hänvisning till behoven av transparens och rättssäkerhet bett om ett ställningstagande i angelägenheten. Något svar på denna begäran finns inte i handlingarna i målet.

Förbundsmyndigheten för godstransporter har med hänvisning till systematiken i artikel 8 i förordningen (EG) nr 1072/2009 gjort gällande att en tidigare internationell godstransport som utgjort en transport för egen räkning inte är tillräcklig för att en anslutande cabotagetransport ska vara tillåten i Tyskland.

Till stöd för sin uppfattning har Förbundsmyndigheten för godstransporter bland annat anfört att såväl reglerna om transport för egen räkning i enlighet med artikel 1.5 i förordningen (EG) nr 1072/2009 som reglerna om cabotagetransport enligt artikel 8 i ovannämnda förordning utgör undantagsregler, och att grundregeln är ett förbud för att utföra godstransporter i andra stater än den som transportföretaget har sitt säte i. Dessa två undantag kan inte kombineras på så vis att undantagsregeln beträffande transporter för egen räkning skulle innebära ett ytterligare undantag för cabotage. Förbundsmyndigheten för godstransporter har även åberopat att [en sådan kombination] ur praktisk synpunkt skulle medföra att det inte fanns någon kontrollmöjlighet med avseende på upprätthållandet av cabotageföreskrifterna, eftersom inget av de dokument som räknas upp i artikel 8.3 a–g i förordning (EG) nr 1072/2009 som regel måste medföras vid transport för egen räkning. Förbundsmyndigheten hänvisar till att en transport inom ramen för en transport för egen räkning som utgångspunkt är befriad från plikten att medföra vissa dokument. Därmed måste inte ett gemenskapstillstånd i enlighet med artikel 1.5 i förordning (EG) nr 1072/2009 finnas och inte heller skulle några leveransdokument krävas. Skulle de båda undantagen kombineras skulle den oundvikliga konsekvensen bli att blotta påståendet att en transport utförs för egen räkning räcker för att slutsatsen ska dras att det rör sig om en tillåten cabotagetransport.

Kontrollmöjligheten som EU-lagstiftaren eftersträvat och som framgår av uppräknningen av dokument som måste medföras i enlighet med artikel [8.3 a–g] i förordning (EG) nr 1072/2009, och de däri angivna innehållskraven för dokumenten, skulle därmed de facto inte längre vara genomförbar. Vid varje kontroll skulle det räcka med blotta hänvisningen till ett genomförande av en transport för egen räkning, ett påstående som dock inte skulle kunna kontrolleras på plats. **[Orig. s. 5]**

## II.

Utgående från de upplysningar den hänskjutande domstolen [utelämnas] har tillgång till i nuläget är den av uppfattningen att det som är avgörande är huruvida godstransporter, i den mening som avses i artikel 1.5 d i)–v) i förordning (EG) nr 1072/2009, vilka enligt den inledande meningen i den anförda bestämmelsen i artikel 1.5 är ”undantagna från gemenskapstillstånd och från andra transporttillstånd”, och som det enligt den hänskjutande domstolen rör sig om här, samtidigt – utöver undantaget från särskilda förutsättningar enligt artikel 1.5 i förordning (EG) nr 1072/2009 – även enligt artikel 8 berättigar till genomförande av cabotage, det vill säga om en godstransport enligt artikel 1.5 i förordningen (EG) nr 1072/2009 från en medlemsstat in i en annan medlemsstat samtidigt är en internationell godstransport i den mening som avses i artikel 8.2 första meningen i förordning (EG) nr 1072/2009.

Denna domstol anser att förtydligandet av denna fråga för det första är avgörande enligt vad som ovan angivits, och för det andra ligger det i intresset av en enhetlig hantering i EU:s medlemsländer att det uppmärksammas att frågan möjligen besvaras annorlunda i olika EU-länder, vilket antyds i förfrågan från det polska ministeriet för infrastruktur enligt den inofficiella tyska översättningen [utelämnas].

Av rättssäkerhets- och likabehandlingsskäl framstår det som lämpligt att få ett enhetligt svar på denna fråga på europeisk nivå.

Såvitt känt har EU-domstolen inte meddelat några avgöranden i denna fråga.

[utelämnas]