Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

8. července 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Nařízení (ES) č. 1072/2009 – Článek 1 odst. 5 písm. d) – Článek 8 – Mezinárodní silniční nákladní přeprava z jednoho členského státu do jiného členského státu – Kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu na území posledně uvedeného členského státu – Omezení – Požadavek na licenci Společenství a případně povolení k přepravě – Výjimky – Kabotáž v návaznosti na mezinárodní přepravu pro vlastní potřebu – Podmínky“

Ve věci C-937/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Amtsgericht Köln (okresní soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) ze dne 25. listopadu 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 23. prosince 2019, v řízení

KA,

za přítomnosti:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení N. Wahl, předseda senátu, F. Biltgen (zpravodaj) a J. Passer, soudci,

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za KA S. Domaradzkim, adwokat,

– za Bundesamt für Güterverkehr A. Marquardt, jako zmocněncem,

* Jednací jazyk: němčina.

– za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s P. Garofolim, avvocato dello Stato,

– za Evropskou komisi T. Scharfem a C. Vrignon, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. 2009, L 300, s. 72).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi žalobcem v původním řízení, KA, a Bundesamt für Güterverkehr (spolkový úřad pro nákladní dopravu, Německo, dále jen „BAG“) ve věci uložení pokuty za porušení ustanovení týkajících se kabotáže.

Právní rámec

3 Body 13 a 15 odůvodnění nařízení č. 1072/2009 stanoví:

„(13) Podnikatelům v silniční nákladní dopravě, kteří jsou držiteli licence Společenství podle tohoto nařízení, a podnikatelům v silniční nákladní dopravě oprávněným k provozování určitých typů mezinárodní nákladní dopravy by mělo být povoleno dočasně a v souladu s tímto nařízením provádět vnitrostátní přepravní služby v rámci členského státu, aniž by v něm měli sídlo nebo byli jinak usazeni. […]

[…]

(15) Aniž jsou dotčena ustanovení Smlouvy týkající se práva usazování, kabotáž je službou, kterou podnikatelé v silniční nákladní dopravě poskytují v členském státě, v němž nejsou usazeni, a neměla by být zakázána, pokud se neprovádí způsobem, který vede ke vzniku trvalé nebo nepřetržité činnosti v tomto členském státě. Pro účely vynucování tohoto požadavku by měla být četnost kabotáže a doba, po kterou může být prováděna, jasněji vymezena. Dříve se takové vnitrostátní přepravní služby povolovaly dočasně. V praxi pak bylo obtížné zjistit, jaké služby jsou povoleny. Je proto zapotřebí zavést jasná a snadno vynutitelná pravidla.“

4 Článek 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje na mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu prováděnou na území [Evropské unie].

[…]

4. Toto nařízení se použije na vnitrostátní silniční nákladní přepravu, kterou dočasně provozuje podnikatel v silniční nákladní dopravě – nerezident podle kapitoly III.

5. Následující druhy přeprav a jízdy bez nákladu s takovou přepravou související nepodléhají licenci Společenství ani jinému povolení k přepravě:

a) přeprava poštovních zásilek v rámci univerzální služby;

b) přeprava poškozených nebo havarovaných vozidel;

c) přeprava nákladu vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost, včetně největší přípustné hmotnosti přípojného vozidla, nepřesahuje 3,5 t;

d) přeprava nákladu vozidly, pokud splňuje tyto podmínky:
   i) přepravovaný náklad je ve vlastnictví podniku nebo je jím prodáván, kupován, pronajímán, najímán, vyráběn, získáván, zpracováván nebo opravován,
   ii) účelem jízdy je převezení nákladu z nebo do podniku nebo jeho přemístění uvnitř podniku, popř. mimo podnik, a to pro jeho vlastní potřebu,
   iii) motorová vozidla používaná pro takovou přepravu jsou řízena personálem zaměstnávaným dotyčným podnikem nebo tomuto podniku poskytnutým na základě smluvního závazku,
   iv) vozidla přepravující náklad patří podniku, byla jím koupena na úvěr nebo je má podnik v pronájmu […], a
   v) taková přeprava je pouze pomocnou činností v rámci celkové činnosti podniku;

e) přeprava léků, zdravotnických přístrojů a vybavení, jakož i dalšího materiálu pro poskytování pomoci v naléhavých případech, zejména při živelních pohromách.

[…]

6. Ustanoveními odstavce 5 se nemění podmínky, za nichž jednotlivé členské státy udělují svým státním příslušníkům oprávnění pro činnosti uvedené v daném odstavci.“

5 Článek 2 uvedeného nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) ‚vozidlem‘ samostatné motorové vozidlo registrované v některém členském státě nebo souprava vozidel, u které je alespoň motorové vozidlo registrováno v některém členském státě, pokud jsou určeny výlučně pro nákladní přepravu;

[…]

3) ‚hostitelským členským státem‘ členský stát, v němž podnikatel v silniční nákladní dopravě provozuje svou činnost, jiný než členský stát, v němž je tento podnikatel usazen;

4) ‚podnikatelem v silniční nákladní dopravě – nerezidentem‘ podnik silniční nákladní dopravy, který svou činnost provozuje v hostitelském členském státě;

5) ‚řidičem‘ osoba, která i po krátkou dobu řídí dané vozidlo nebo je vezena ve vozidle, aby v rámci svých povinností byla v případě potřeby k dispozici pro řízení;

6) ‚kabotáží' vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě v souladu s tímto nařízením;

[…]"

6 Kapitola II téhož nařízení, nadepsaná „Mezinárodní doprava", obsahuje článek 3, který stanoví:

„Mezinárodní přeprava je prováděna na základě licence Společenství a dále osvědčení řidiče, pokud je řidič státním příslušníkem třetí země."

7 Článek 4 nařízení č. 1072/2009, nadepsaný „Licence Společenství", který je rovněž obsažen v kapitole II tohoto nařízení, zní následovně:

„1. Licenci Společenství vydá členský stát podle tohoto nařízení každému podnikateli v silniční nákladní dopravě provozujícímu nákladní dopravu pro cizí potřebu, který

a) je usazen v tomto členském státě v souladu s právními předpisy Společenství a vnitrostátními právními předpisy daného členského státu a

b) je v členském státě usazení, v souladu s právními předpisy Společenství a vnitrostátními právními předpisy tohoto členského státu o přístupu k povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě, oprávněn k provozování mezinárodní silniční nákladní přepravy.

2. Licenci Společenství vydávají příslušné orgány členského státu usazení na dobu až deseti let s možností prodloužení platnosti.

[…]"

8 Kapitola III tohoto nařízení, nadepsaná „Kabotáž", obsahuje článek 8, který stanoví:

„1. Každý podnikatel v silniční nákladní dopravě provozující nákladní dopravu pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství a jehož řidič, pokud je státním příslušníkem třetí země, má osvědčení řidiče, je oprávněn za podmínek stanovených v této kapitole provozovat kabotáž.

2. Podnikatelé v silniční nákladní dopravě uvedení v odstavci 1 jsou oprávněni v návaznosti na mezinárodní přepravu nákladu z jiného členského státu nebo ze třetí země do hostitelského členského státu provést po dodání nákladu s týmž vozidlem, nebo v případě soupravy s týmž motorovým vozidlem, až tři kabotážní přepravy. […]

3. Má se za to, že vnitrostátní silniční nákladní přeprava uskutečněná v hostitelském členském státě podnikatelem v silniční nákladní dopravě – nerezidentem je v souladu s tímto nařízením, pouze pokud tento podnikatel může předložit jasné důkazy o dovozu v rámci mezinárodní přepravy a o každé návazné kabotáži, kterou uskutečnil.

Důkazy uvedené v prvním pododstavci musí pro každou jízdu obsahovat tyto údaje:

a) jméno, adresa a podpis odesílatele;

b) jméno, adresa a podpis podnikatele v silniční nákladní dopravě;

c) jméno a adresa příjemce; po dodání nákladu i jeho podpis a datum dodání;

d) místo a datum přejímky nákladu a místo určené pro dodání;

e) běžný popis nákladu a způsobu balení, v případě nebezpečných věcí pak jejich všeobecně známý popis, jakož i počet balení a jejich zvláštní označení a čísla;

f) hrubá hmotnost nákladu nebo jiné vyjádření jeho množství;

g) registrační značka (poznávací značka) motorového vozidla a přívěsu.

4. Nevyžaduje se žádný další doklad, který by prokazoval splnění podmínek stanovených v tomto článku.

5. Každý podnikatel v silniční nákladní dopravě, který je v členském státě usazení oprávněn v souladu s jeho právními předpisy k provozování silniční nákladní přepravy pro cizí potřebu uvedené v čl. 1 odst. 5 písm. a), b) a c), je za podmínek stanovených v této kapitole oprávněn k provozování kabotáže stejného druhu nebo kabotáže vozidly stejné kategorie.

6. Povolení k provozování kabotáže v rámci přepravy uvedené v čl. 1 odst. 5 písm. d) a e) nepodléhá žádným omezením.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

9 Žalobce v původním řízení je vlastníkem podniku usazeného v Polsku, který vyrábí obaly ze dřeva a provozuje nákladní dopravu. Tento podnik je držitelem licence Společenství.

10 Dne 10. července 2018 byl nákladní vůz registrovaný v Polsku patřící žalobci v původním řízení podroben silniční kontrole, když přepravoval papír a lepenku z nakládky v Krostitzu (Německo) do místa vykládky ve Schwedtu nad Odrou (Německo). Při kontrole bylo zjištěno, že se jedná o kabotáž doloženou příslušnými dokumenty, a sice dodacím listem, přepravním příkazem a stvrzenkou o vážení.

11 Během této silniční kontroly byl předložen silniční nákladní list zvaný „CMR“ (Cargo Movement Requirement) k odůvodnění toho, že dotčená kabotáž navazovala na mezinárodní přepravu z jiného členského státu do hostitelského členského státu ve smyslu čl. 8 odst. 2 prvního pododstavce nařízení č. 1072/2009. Z takto předloženého dokumentu vyplynulo, že téhož dne dotčený nákladní vůz přepravil z továrny podniku patřícího žalobci v původním řízení nacházející se v Polsku zboží vyrobené a prodané tímto podnikem zákazníkovi nacházejícímu se Freitalu (Německo).

12 Dne 9. října 2018 byl žalobce v původním řízení jakožto vlastník podniku činného v silniční nákladní dopravě vyslechnut úřadem BAG. Žalobce v původním řízení tehdy prohlásil, že kabotáž, která byla uskutečněna na zpáteční cestě do Polska, byla povolena na základě čl. 8 odst. 6 nařízení č. 1072/2009, jelikož navazovala na mezinárodní přepravu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) tohoto nařízení.

13 Úřad BAG měl za to, že čl. 1 odst. 5 písm. d) a čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1072/2009 nelze kombinovat. Úřad BAG byl toho názoru, že pokud by podnikatel v silniční nákladní dopravě, který uskutečnil mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) tohoto nařízení z jednoho členského státu do jiného členského státu, byl oprávněn provozovat kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu podle čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení, ztížilo by to, či dokonce znemožnilo, kontrolu dodržování ustanovení týkajících se kabotáže ze strany příslušných orgánů, jelikož na podnikatele v silniční nákladní dopravě, který uskutečňuje mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu, se neuplatní požadavek vlastnit licenci Společenství ani předložit důkazy uvedené v čl. 8 odst. 3 dotčeného nařízení.

14 V důsledku toho uložil úřad BAG rozhodnutím ze dne 30. října 2018 žalobci v původním řízení pokutu ve výši 1 250 eur za porušení právní úpravy týkající se kabotáže.

15 Žalobce v původním řízení podal proti tomuto rozhodnutí žalobu k předkládajícímu soudu.

16 Předkládající soud má za to, že řešení sporu, který mu byl předložen, závisí na tom, zda tento podnikatel v silniční nákladní dopravě, který v souladu s čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009 uskutečnil mezinárodní přepravu nákladu z jednoho členského státu do jiného členského státu, je oprávněn podle článku 8 tohoto nařízení provozovat kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu na území posledně uvedeného členského státu. Konkrétně se předkládající soud táže, zda taková mezinárodní přeprava představuje mezinárodní dopravu ve smyslu čl. 8 odst. 2 uvedeného nařízení. Podle jeho názoru se v členských státech k této otázce podle všeho nepřistupuje jednotně, zejména v Polsku a Německu.

17 Za těchto podmínek se Amtsgericht Köln (okresní soud v Kolíně nad Rýnem) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„Musí být čl. 8 odst. 2 první věta [nařízení č. 1072/2009] vykládán v tom smyslu, že mezinárodní přeprava, která splňuje podmínky stanovené v čl. 1 odst. 5 písm. d) tohoto nařízení, představuje rovněž mezinárodní dopravu ve smyslu tohoto ustanovení?“

K předběžné otázce

K přípustnosti

18 Žalobce v původním řízení zpochybňuje přípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce a tvrdí, že takto požadovaný výklad unijního práva není nezbytný k vyřešení sporu v původním řízení a že Soudní dvůr v každém případě nedisponuje skutkovými a právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázku, která je mu položena.

19 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že v rámci řízení zavedeného článkem 267 SFEU je věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, které bude vydáno, posoudit s ohledem na konkrétní okolnosti věci jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání jeho rozsudku, tak i relevanci otázek, které klade Soudnímu dvoru. Jestliže se tedy položené otázky týkají výkladu unijního práva, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout. Z toho vyplývá, že k otázkám týkajícím se unijního práva se váže domněnka relevance. Odmítnutí rozhodnout o žádosti podané vnitrostátním soudem ze strany Soudního dvora je možné pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu

sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. února 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, body 28 a 29 a citovaná judikatura).

20 V projednávané věci přitom není zjevné, že výklad čl. 1 odst. 5 písm. d) a čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1072/2009, o který žádá předkládající soud, nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, týká se hypotetického problému nebo že Soudní dvůr nedisponuje skutkovými a právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázku, která je mu položena. Z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce naopak vyplývá, že předkládající soud vyjadřuje odůvodněným způsobem pochybnosti o tom, jak je třeba vykládat dotčená ustanovení unijního práva, a předkládá v tomto ohledu podrobný popis skutkového stavu.

21 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce tedy musí být prohlášena za přípustnou.

K věci samé

22 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že v rámci spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem podle článku 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. V zájmu toho Soudnímu dvoru přísluší případně přeformulovat otázky, které jsou mu položeny. Úkolem Soudního dvora je totiž vyložit všechna ustanovení unijního práva, která vnitrostátní soudy potřebují pro rozhodnutí o sporech, které projednávají, i pokud nejsou tato ustanovení výslovně zmíněna v otázkách položených těmito soudy Soudnímu dvoru (rozsudek ze dne 28. června 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, bod 40 a citovaná judikatura).

23 I když tedy po formální stránce předkládající soud omezil svou otázku pouze na výklad čl. 8 odst. 2 a čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009, tato okolnost Soudnímu dvoru nebrání v tom, aby předkládajícímu soudu poskytl všechny prvky výkladu unijního práva, které mohou být užitečné pro rozhodnutí ve věci, která mu byla předložena, bez ohledu na to, zda je tento soud ve svých otázkách zmínil. V tomto ohledu je na Soudním dvoru, aby ze všech poznatků předložených předkládajícím soudem, zejména z odůvodnění předkládacího rozhodnutí, vytěžil ty prvky unijního práva, které je s přihlédnutím k předmětu sporu třeba vyložit (rozsudek ze dne 28. června 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, bod 41 a citovaná judikatura).

24 V projednávané věci z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že se předkládající soud táže, zda podnikatel v silniční nákladní dopravě, který uskutečnil mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009 z jednoho členského státu do jiného členského státu, je oprávněn podle článku 8 tohoto nařízení provést kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu na území posledně uvedeného členského státu.

25 Mimoto sám žalobce v původním řízení uznává, že předtím než použil svůj nákladní vůz pro kabotáž, při které byl podroben silniční kontrole, přepravoval jím zboží, které vyrábí a prodává, ze své továrny v Polsku do podniku zákazníka, který je koupil a který se nachází v Německu, což není zpochybňováno. Bude nicméně na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda taková přeprava představuje mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) bodů i) až v) nařízení č. 1072/2009, zejména pokud jde o požadavek stanovený v písm. v) týkající se pomocné povahy takové přepravy v rámci celkové činnosti podniku.

26 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba položenou otázku chápat tak, že se v podstatě týká toho, zda nařízení č. 1072/2009 musí být vykládáno v tom smyslu, že podnikatel v silniční nákladní dopravě, který uskutečnil mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) tohoto nařízení z jednoho členského státu do jiného členského státu, je oprávněn podle článku 8 uvedeného nařízení provozovat kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu na území posledně uvedeného členského státu, a pokud ano, za jakých podmínek.

27 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v souladu se svým čl. 1 odst. 1 a 4 se nařízení č. 1072/2009 použije zejména na mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu prováděnou na území Unie, jakož i na kabotáž, která je v souladu s čl. 2 bodem 6 tohoto nařízení definována jako „vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě“.

28 Nařízení č. 1072/2009 v kapitole II stanoví pravidla, která platí pro mezinárodní dopravu. Uvedená kapitola II obsahuje článek 3 tohoto nařízení, který uvádí obecnou zásadu, podle které „[m]ezinárodní přeprava je prováděna na základě licence Společenství a dále osvědčení řidiče, pokud je řidič státním příslušníkem třetí země“.

29 Článek 1 odst. 5 písm. a) až e) nařízení č. 1072/2009 nicméně stanoví, že v rámci určitých druhů přepravy nepodléhají podnikatelé v silniční nákladní dopravě licenci Společenství ani jinému povolení k přepravě. Tak je tomu v případě přepravy poštovních zásilek v rámci univerzální služby [čl. 1 odst. 5 písm. a) tohoto nařízení], přepravy poškozených nebo havarovaných vozidel [čl. 1 odst. 5 písm. b) uvedeného nařízení], přepravy nákladu vozidly, jejichž největší přípustná hmotnost, včetně největší přípustné hmotnosti přípojného vozidla, nepřesahuje 3,5 t [čl. 1 odst. 5 písm. c) téhož nařízení], přepravy nákladu vozidly pro vlastní potřebu [čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009] nebo přepravy léků, zdravotnických přístrojů a vybavení, jakož i dalšího materiálu pro poskytování pomoci v naléhavých případech, zejména při živelních pohromách [čl. 1 odst. 5 písm. e) nařízení č. 1072/2009].

30 Z kombinovaného znění těchto ustanovení vyplývá, že mezinárodní přeprava nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009 nepodléhá požadavkům stanoveným v článku 3 tohoto nařízení.

31 Kapitola III nařízení č. 1072/2009, nadepsaná „Kabotáž“, stanoví pravidla týkající se kabotáže. Tato kapitola III obsahuje mimo jiné článek 8 tohoto nařízení, nadepsaný „Obecná zásada“, který stanoví obecná pravidla pro kabotáž.

32 Je třeba uvést, že tento článek 8 stanoví rozdílná pravidla pro povolení k provozování kabotáže podle toho, zda tato přeprava navazuje na mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu, nebo na mezinárodní silniční nákladní přepravu pro vlastní potřebu.

33 Článek 8 odst. 1 nařízení č. 1072/2009 totiž stanoví obecnou zásadu, podle které „[k]aždý podnikatel v silniční nákladní dopravě provozující nákladní dopravu pro cizí potřebu, který je držitelem licence Společenství a jehož řidič, pokud je státním příslušníkem třetí země, má osvědčení řidiče, je oprávněn za podmínek stanovených v této kapitole provozovat kabotáž“.

34 Z toho vyplývá, že podnikatelé v silniční nákladní dopravě, kteří uskutečnili mezinárodní silniční nákladní přepravu pro cizí potřebu z jednoho členského státu do jiného členského státu, jsou oprávněni provádět na území posledně uvedeného členského státu kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu, pokud splňují požadavky stanovené v článku 3 nařízení č. 1072/2009.

35 Kromě toho článek 8 odst. 6 nařízení č. 1072/2009 uvádí, že povolení k provozování kabotáže v rámci přepravy uvedené v čl. 1 odst. 5 písm. d) tohoto nařízení nepodléhá žádným omezením.

36 Vzhledem k tomu, že pojem „kabotáž“ je pro účely nařízení č. 1072/2009 definován, jak je připomenuto v bodě 27 tohoto rozsudku, jako „vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu“, čl. 8 odst. 6 tohoto nařízení se nemůže vztahovat na kabotáž prováděnou pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) uvedeného nařízení, na rozdíl od toho, co ve svých písemných vyjádřeních tvrdí úřad BAG, italská vláda a Evropská komise.

37 Článek 8 odst. 6 nařízení č. 1072/2009 musí být ve skutečnosti chápán tak, že stanoví odchylku od obecné zásady stanovené v čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení.

38 V souladu s čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009 totiž mezinárodní nákladní přeprava pro vlastní potřebu nepodléhá, jak bylo uvedeno v bodě 30 tohoto rozsudku, požadavkům stanoveným v článku 3 tohoto nařízení.

39 Z článku 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009 ve spojení s jeho čl. 8 odst. 6 tak vyplývá, že podnikatelé v silniční nákladní dopravě, kteří uskutečnili mezinárodní silniční nákladní přepravu pro vlastní potřebu z jednoho členského státu do jiného členského státu, jsou oprávněni provádět na území posledně uvedeného členského státu kabotáž, aniž podléhají požadavkům stanoveným v článku 3 a čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení.

40 Je tedy nutno mít za to, že podnikatel v silniční nákladní dopravě, který uskutečnil mezinárodní nákladní přepravu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009 z jednoho členského státu do jiného členského státu, je v souladu s čl. 8 odst. 6 tohoto nařízení oprávněn uskutečnit kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu na území posledně uvedeného členského státu, aniž podléhá požadavkům stanoveným v článku 3 a čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení.

41 Pokud jde o podmínky týkající se této kabotáže, je třeba zdůraznit, že čl. 8 odst. 2 až 5 nařízení č. 1072/2009 stanoví podmínky, za kterých ji mohou podnikatelé v silniční nákladní dopravě uskutečňovat.

42 Článek 8 odst. 2 první pododstavec nařízení č. 1072/2009 stanoví, že „[p]odnikatelé v silniční nákladní dopravě uvedení v odstavci 1 jsou oprávněni v návaznosti na mezinárodní přepravu nákladu z jiného členského státu nebo ze třetí země do hostitelského členského státu provést po dodání nákladu s týmž vozidlem, nebo v případě soupravy s týmž motorovým vozidlem, až tři kabotážní přepravy“. Toto ustanovení kromě toho upřesňuje, že „[k] poslední vykládce v rámci kabotáže musí v hostitelském členském státě dojít do 7 dnů od poslední vykládky navazující na mezinárodní přepravu“.

43 Článek 8 odst. 2 druhý pododstavec nařízení č. 1072/2009 stanoví, že „[p]odnikatelé v silniční nákladní dopravě mohou ve lhůtě uvedené v prvním pododstavci provést některé nebo všechny kabotážní přepravy povolené podle uvedeného pododstavce v jakémkoli členském státě za podmínky, že budou omezeny na jednu kabotážní přepravu na členský stát ve lhůtě tří dnů ode dne vstupu na území tohoto členského státu“.

44 Článek 8 odst. 3 první pododstavec nařízení č. 1072/2009 stanoví, že se „[m]á […] za to, že vnitrostátní silniční nákladní přeprava uskutečněná v hostitelském členském státě podnikatelem v silniční nákladní dopravě – nerezidentem je v souladu s tímto nařízením, pouze pokud tento podnikatel může předložit jasné důkazy o dovozu v rámci mezinárodní přepravy a o každé návazné kabotáži, kterou uskutečnil“.

45 Tyto důkazy, jejichž seznam je uveden v čl. 8 odst. 3 druhém pododstavci písm. a) až g) nařízení č. 1072/2009, obsahují následující položky pro každou dopravu: jméno, adresu a podpis odesílatele [čl. 8 odst. 3 písm. a) tohoto nařízení], jméno, adresu a podpis podnikatele v silniční dopravě [čl. 8 odst. 3 písm. b) uvedeného nařízení], jméno a adresu příjemce; po dodání nákladu i jeho podpis a datum dodání [čl. 8 odst. 3 písm. c) téhož nařízení], místo a datum přejímky nákladu a místo určené pro dodání [čl. 8 odst. 3 písm. d) nařízení č. 1072/2009], běžný popis nákladu a způsobu balení, v případě nebezpečných věcí pak jejich všeobecně známý popis, jakož i počet balení a jejich zvláštní označení a čísla [čl. 8 odst. 3 písm. e) tohoto nařízení], hrubou hmotnost nákladu nebo jiné vyjádření jeho množství [čl. 8 odst. 3 písm. f) uvedeného nařízení] a registrační značku (poznávací značku) motorového vozidla a přívěsu [čl. 8 odst. 3 písm. g) téhož nařízení].

46 Článek 8 odst. 4 nařízení č. 1072/2009 stanoví, že se nevyžaduje žádný další doklad, který by prokazoval splnění podmínek stanovených v článku 8 tohoto nařízení.

47 Je třeba uvést, že i když čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1072/2009 odkazuje na „podnikatele v silniční nákladní dopravě uvedené v odstavci 1“ tohoto článku 8 a že, jak bylo uvedeno v bodě 37 tohoto rozsudku, čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení se nevztahuje na podnikatele v silniční nákladní dopravě, kteří uskutečnili mezinárodní nákladní přepravu pro vlastní potřebu, nemůže tato okolnost zpochybnit skutečnost, že podmínky týkající se kabotáže stanovené v čl. 8 odst. 2 až 4 uvedeného nařízení jsou určeny k tomu, aby se vztahovaly na veškerou kabotáž, která je z podstaty věci uskutečňována pro cizí potřebu, přičemž okolnost, že kabotáž je uskutečňována v návaznosti na mezinárodní nákladní přepravu pro cizí potřebu nebo na mezinárodní nákladní přepravu pro vlastní potřebu, není důležitá.

48 Jak totiž dokládá použití výrazu „za podmínek stanovených v této kapitole“ v čl. 8 odst. 1 nařízení č. 1072/2009 nebo slovního spojení „[p]ovolení k provozování kabotáže“ v čl. 8 odst. 6 tohoto nařízení, tato ustanovení upravují pouze povolení k provozování kabotáže.

49 Kromě toho, i když stejně jako mezinárodní nákladní přeprava pro vlastní potřebu ani mezinárodní silniční nákladní přeprava pro cizí potřebu uvedená v čl. 1 odst. 5 písm. a) až c) tohoto nařízení nepodléhá požadavkům stanoveným v článku 3 nařízení č. 1072/2009, nic to nemění na tom, že v souladu s čl. 8 odst. 5 uvedeného nařízení jsou podnikatelé v silniční nákladní dopravě oprávněni provozovat kabotáž stejného druhu nebo kabotáž vozidly stejné kategorie za předpokladu, že dodrží podmínky stanovené v kapitole III téhož nařízení týkající se kabotáže. Tato kabotáž tudíž v každém případě podléhá podmínkám stanoveným v čl. 8 odst. 2 až 4 nařízení č. 1072/2009.

50 V důsledku toho se podmínky týkající se kabotáže stanovené v čl. 8 odst. 2 až 4 nařízení č. 1072/2009 použijí nejen na kabotáž uskutečňovanou v návaznosti na mezinárodní přepravu nákladu pro cizí potřebu, nýbrž i na kabotáž v návaznosti na mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009.

51 Pouze takový výklad je v souladu s cílem sledovaným nařízením č. 1072/2009. Skutečnost, že všechny kabotážní přepravy, včetně kabotáží v návaznosti na mezinárodní přepravu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009, podléhají podmínkám stanoveným v čl. 8 odst. 2 až 4 tohoto nařízení, totiž umožňuje zajistit užitečný účinek přísných pravidel upravujících kabotáž, jelikož brání tomu, aby se tato přeprava uskutečňovala způsobem, který by vytvořil trvalou nebo nepřetržitou činnost v hostitelském členském státě, a zaručuje tedy dočasnou povahu kabotáže, která v souladu s jeho body 13 a 15 odůvodnění představuje jeden z cílů sledovaných nařízením č. 1072/2009.

52 Z toho vyplývá, že za účelem zajištění užitečného účinku nařízení č. 1072/2009 jsou podnikatelé v silniční nákladní dopravě, kteří uskutečnili mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) tohoto nařízení z jednoho členského státu do jiného členského státu, oprávněni uskutečňovat na území posledně uvedeného členského státu kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu, avšak za předpokladu, že budou dodrženy podmínky stanovené v čl. 8 odst. 2 až 4 uvedeného nařízení.

53 Tento závěr nemůže být zpochybněn argumentací úřadu BAG a italské vlády, podle které je vzhledem k tomu, že podnikatelé v silniční nákladní dopravě, kteří uskutečňují mezinárodní přepravu nákladu na vlastní účet, nejsou povinni mít licenci Společenství a případně osvědčení řidiče, nemožné v rámci kabotáže v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu kontrolovat dodržování pravidel týkajících se kabotáže, zejména podmínek stanovených v článku 8 nařízení č. 1072/2009, a zajistit dočasnou povahu kabotáže.

54 Ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, naopak vyplývá, že je možné požadovat, aby podnikatelé v silniční nákladní dopravě, kteří po uskutečnění mezinárodní přepravy pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) nařízení č. 1072/2009 z jednoho členského státu do jiného členského státu následně uskutečňují kabotáž na území posledně uvedeného členského státu, předložili podle čl. 8 odst. 3 tohoto nařízení jasné důkazy o dovozu v rámci mezinárodní přepravy a o každé návazné kabotáži, kterou uskutečnili. V projednávaném případě byl žalobce v původním řízení jakožto podnikatel v silniční dopravě při silniční kontrole jeho nákladního vozu ve skutečnosti schopen předložit příslušným orgánům nákladní list, který jasně dokládá mezinárodní přepravu pro vlastní potřebu do dotyčného členského státu, jakož i příslušné doklady týkající se kabotáže v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu uskutečněné na území posledně uvedeného státu.

55 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že nařízení č. 1072/2009 musí být vykládáno v tom smyslu, že podnikatel v silniční dopravě, který uskutečnil mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) tohoto nařízení z jednoho členského státu do jiného členského státu, je oprávněn na základě čl. 8 odst. 6 uvedeného nařízení provozovat kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu na území posledně uvedeného členského státu, avšak za předpokladu, že budou dodrženy podmínky stanovené v čl. 8 odst. 2 až 4 téhož nařízení.

K nákladům řízení

56 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy musí být vykládáno v tom smyslu, že podnikatel v silniční dopravě, který uskutečnil mezinárodní přepravu nákladu pro vlastní potřebu ve smyslu čl. 1 odst. 5 písm. d) tohoto nařízení z jednoho členského státu do jiného členského státu, je oprávněn na základě čl. 8 odst. 6 uvedeného nařízení provozovat kabotáž v návaznosti na tuto mezinárodní přepravu na území posledně uvedeného členského státu, avšak za předpokladu, že budou dodrženy podmínky stanovené v čl. 8 odst. 2 až 4 téhož nařízení.

Podpisy.