TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. liepos 8 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 – 1 straipsnio 5 dalies d punktas – 8 straipsnis – Tarptautinis krovinių vežimas keliais iš vienos valstybės narės į kitą – Kabotažo operacijos po šio tarptautinio vežimo pastarosios valstybės narės teritorijoje – Apribojimai – Reikalavimas turėti Bendrijos licenciją ir atitinkamais atvejais vežimo leidimą – Išimtys – Kabotažo operacijos po tarptautinio vežimo savo sąskaita – Sąlygos“

Byloje C-937/19

dėl *Amtsgericht Köln* (Kelno apylinkės teismas, Vokietija) 2019 m. lapkričio 25 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2019 m. gruodžio 23 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

KA,

dalyvaujant

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas N. Wahl, teisėjai F. Biltgen (pranešėjas) ir J. Passer,

generalinis advokatas M. Bobek,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– KA, atstovaujamos *adwokat* S. Domaradzki,

– *Bundesamt für Güterverkehr*, atstovaujamos A. Marquardt,

– Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* P. Garofoli,

* Proceso kalba: vokiečių.

– Europos Komisijos, atstovaujamos T. Scharf ir C. Vrignon,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009, p. 72) išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant ieškovo pagrindinėje byloje KA ginčą su *Bundesamt für Güterverkehr* (Federalinė krovinių vežimo tarnyba, Vokietija, toliau – BAG) dėl baudos už nuostatų, susijusių su kabotažo operacijomis, pažeidimą.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 1072/2009 13 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(13) Vežėjams, kurie turi Bendrijos licencijas, nurodytas šiame reglamente, ir vežėjams, turintiems teisę verstis tam tikromis tarptautinio krovinių vežimo operacijomis, pagal šį reglamentą turėtų būti laikinai leidžiama atlikti vidaus vežimus kitoje valstybėje narėje, neturint joje registruotos buveinės ar kito padalinio. <…>

<…>

(15) Nedarant poveikio [SESV] nuostatoms dėl įsisteigimo teisės, kabotažo operacijos yra vežėjų teikiamų paslaugų valstybėje narėje, kurioje jie nėra įsisteigę, pavyzdžiu [vežėjų teikiamos paslaugos valstybėje narėje, kurioje jie nėra įsisteigę,] ir jos neturėtų būti draudžiamos, jei jos nėra atliekamos kaip nuolatinė ar tęstinė veikla toje valstybėje narėje. Siekiant padėti užtikrinti šio reikalavimo laikymąsi, reikėtų aiškiau apibrėžti kabotažo operacijų dažnumą ir laikotarpį, kurį jos gali būti atliekamos. Anksčiau tokias nacionalines vežimo paslaugas buvo leidžiama teikti laikinai. Praktiškai būdavo sunku nustatyti, kokias paslaugas leidžiama teikti. Todėl reikia nustatyti aiškias ir lengvai įgyvendinamas taisykles.“

4 Šio reglamento 1 straipsnyje „Taikymo sritis“ numatyta:

„1. Šis reglamentas taikomas tarptautiniam krovinių vežimui keliais [Europos Sąjungos] teritorijoje už atlygį.

<…>

4. Šis reglamentas taikomas krovinių vidaus vežimui keliais, kurį laikinai vykdo vežėjas nerezidentas, kaip nustatyta III skyriuje.

5. Šioms vežimo rūšims ir nepakrautų transporto priemonių reisams, susijusiems su tokiu vežimu, nereikalinga Bendrijos licencija ir netaikomi jokie kiti vežimo leidimai:

a) pašto siuntų vežimui kaip universaliajai paslaugai;

b) sugadintų ir avarijas patyrusių transporto priemonių vežimui;

c) krovinių vežimui motorinėmis transporto priemonėmis, kai pakrautos transporto priemonės, įskaitant priekabą, leidžiama masė neviršija 3,5 tonų;

d) krovinio vežimui motorinėmis transporto priemonėmis laikantis šių sąlygų:
   i) vežamas krovinys yra įmonės nuosavybė arba yra tos įmonės parduotas, nupirktas, išnuomotas, išsinuomotas, pagamintas, išgautas, apdorotas ar pataisytas;
   ii) reiso tikslas yra krovinio vežimas savo reikmėms į ar iš įmonės arba jo judėjimas įmonėje arba už jos ribų;
   iii) krovinį vežančias motorines transporto priemones vairuoja pagal sutartinę prievolę įmonės įdarbintas ar jai suteiktas personalas;
   iv) krovinį vežančios transporto priemonės yra įmonės nuosavybė, yra įsigytos išsimokėtinai ar išsinuomotos<…>; ir
   v) toks vežimas yra tik pagalbinė įmonės veikla;

e) vaistų, prietaisų, įrenginių ir kitų gaminių, reikalingų medicininei pagalbai teikti vykdant gelbėjimo darbus, ypač stichinių nelaimių atveju, vežimui.

<…>

6. 5 dalies nuostatos neturi įtakos sąlygoms, pagal kurias valstybės narės leidžia savo piliečiams užsiimti toje dalyje nurodyta veikla.“

5 Minėto reglamento 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžtys“ nurodyta:

„Šiame reglamente taikomos šios apibrėžtys:

1. transporto priemonė – valstybėje narėje įregistruota motorinė transporto priemonė arba transporto priemonių junginys, kurio bent motorinė priemonė yra registruota valstybėje narėje, naudojami tik kroviniams vežti;

<…>

3. priimančioji valstybė narė – valstybė narė, kurioje veikia ne joje įsisteigęs vežėjas;

4. vežėjas nerezidentas – ne valstybėje narėje, kurioje vykdoma veikla, o kitoje valstybėje narėje įsisteigusi krovinių vežimo kelių transportu įmonė;

5. vairuotojas – transporto priemonę net ir trumpą laikotarpį vairuojantis bet kuris asmuo arba joje vežamas asmuo, kuris kaip savo pareigų dalį, prireikus, gali vairuoti transporto priemonę;

6. kabotažo operacijos – priimančioje valstybėje narėje už atlygį laikinai vykdomas vidaus vežimas pagal šį reglamentą;

<…>“

6 To paties reglamento II skyriuje „Tarptautinis vežimas“ yra 3 straipsnis, jame numatyta:

„Tarptautinis vežimas vykdomas turint Bendrijos licenciją ir, jei vairuotojas yra trečiosios šalies pilietis – vairuotojo liudijimą.“

7 Reglamento Nr. 1072/2009 4 straipsnis „Bendrijos licencija“, kuris taip pat yra šio reglamento II skyriuje, suformuluotas taip:

„1. Vadovaudamasi šiuo reglamentu, valstybė narė Bendrijos licencijas išduoda bet kuriam už atlygį keliais krovinius vežančiam vežėjui, kuris:

a) yra įsisteigęs toje valstybėje narėje remiantis Bendrijos teisės aktais ir tos valstybės narės nacionalin[ės] teisės aktais; ir

b) laikantis Bendrijos teisės aktų ir tos valstybės narės nacionalin[ės] teisės aktų, reglamentuojančių leidimą verstis vežėjo kelių transportu verslu, įsisteigimo valstybėje narėje turi teisę užsiimti tarptautiniu krovinių vežimu keliais.

2. Įsisteigimo valstybės narės kompetentingos valdžios institucijos Bendrijos licenciją išduoda atnaujinamiems ne ilgesniems kaip dešimties metų laikotarpiams.

<…>“

8 Šio reglamento III skyriuje „Kabotažas“ esančiame 8 straipsnyje numatyta:

„1. Bet kuriam vežėjui, vežančiam krovinius už atlygį ir turinčiam Bendrijos licenciją, kurio vairuotojas, jei jis yra trečiosios šalies pilietis, turi šiame skyriuje nustatytas sąlygas atitinkantį vairuotojo liudijimą, šiame skyriuje nustatytomis sąlygomis leidžiama vykdyti kabotažo operacijas.

2. Jeigu atvykstamojo tarptautinio vežimo kroviniai buvo nuvežti į paskirties vietą, 1 dalyje nurodytiems vežėjams, užbaigusiems tarptautinį vežimą iš kitos valstybės narės arba trečiosios šalies į priimančiąją valstybę narę, ta pačia transporto priemone, o transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone – leidžiama atlikti ne daugiau nei tris kabotažo operacijas. <…>

3. Krovinių vidaus vežimo kelių transportu paslaugos, kurias priimančiojoje valstybėje narėje teikia vežėjas nerezidentas, laikomos atitinkančiomis šį reglamentą tik tuomet, kai vežėjas gali pateikti aiškių atvykstamojo tarptautinio vežimo ir kiekvienos priimančiojoje valstybėje narėje viena po kitos [po to] atliktų kabotažo operacijų įrodymų.

Pirmoje pastraipoje nurodytuose įrodymuose pateikiama ši informacija apie kiekvieną operaciją:

a) siuntėjo pavadinimas, adresas ir parašas;

b) vežėjo pavadinimas, adresas ir parašas;

c) krovinio gavėjo pavadinimas ir adresas, jo parašas ir krovinio pristatymo data (gavus krovinį);

d) krovinio perdavimo vieta ir data bei krovinio paskirties vieta;

e) krovinio pobūdžio ir taikyto pakavimo metodo aprašymas įprastais žodžiais, o jei tai pavojingas krovinys – visuotinai pripažintas jo aprašymas, pakuotės vienetų skaičius, specialūs pakuočių žymenys ir numeriai;

f) bendra krovinio masė su įpakavimu arba kitais mato vienetais nurodytas krovinio kiekis;

g) motorinės transporto priemonės ir priekabos valstybiniai numeriai.

4. Nebūtina pateikti jokių papildomų dokumentų, įrodančių, kad įvykdytos šiame straipsnyje nustatytos sąlygos.

5. Bet kuriam vežėjui pagal įsisteigimo valstybės narės teisės aktus turinčiam teisę už atlygį vykdyti krovinių vežimo keliais operacijas, nurodytas 1 straipsnio 5 dalies a, b ir c punktuose, šiame skyriuje nustatytomis sąlygomis leidžiama atitinkamai atlikti tos pačios rūšies kabotažo operacijas arba kabotažo operacijas naudojant tos pačios kategorijos transporto priemones.

6. Vežimo rūšių, nurodytų 1 straipsnio 5 dalies d ir e punktuose, leidimų verstis kabotažu išdavimas [Leidimas vykdyti kabotažo operacijas 1 straipsnio 5 dalies d ir e punktuose nurodytų rūšių vežimo atveju] yra neribojamas.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

9 Ieškovui pagrindinėje byloje priklauso Lenkijoje įsteigta įmonė, gaminanti medines pakuotes ir užsiimanti krovinių vežimu. Ši įmonė turi Bendrijos licenciją.

10 2018 m. liepos 10 d. Lenkijoje įregistruotas sunkvežimis, priklausantis ieškovui pagrindinėje byloje, buvo patikrintas kelyje, kai iš pakrovimo vietos Krostice (Vokietija) gabeno popierių ir kartoną į iškrovimo vietą Švete prie Oderio (Vokietija). Konstatuota, kad jis vykdė kabotažo operaciją, patvirtintą atitinkamais dokumentais, t. y. važtaraščiu, vežimo sutartimi ir svėrimo pažyma.

11 Šios kontrolės kelyje metu buvo pateiktas vadinamasis CMR (*Cargo Movement Requirement*) važtaraštis siekiant įrodyti, kad atitinkama kabotažo operacija yra vykdoma po tarptautinio vežimo iš kitos valstybės narės į priimančiąją valstybę narę, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą. Iš šio pateikto dokumento matyti, kad tą pačią dieną šis sunkvežimis iš ieškovui pagrindinėje byloje priklausančios įmonės Lenkijoje gabeno prekes, šios įmonės pagamintas ir parduotas klientui iš Freitalio (Vokietija).

12 2018 m. spalio 9 d. BAG apklausė ieškovą pagrindinėje byloje kaip vežėjo savininką. Jis pareiškė, kad kabotažo operacija, vykdoma grįžtant į Lenkiją, buvo leidžiama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 6 dalį, nes buvo atliekama po tarptautinio vežimo, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 1 straipsnio 5 dalies d punktą.

13 BAG nusprendė, kad Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktas ir 8 straipsnio 2 dalis negali būti taikomi kartu. Jos teigimu, jeigu vežėjui, atlikusiam tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 1 straipsnio 5 dalies d punktą, iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, būtų leidžiama vykdyti kabotažo operaciją

po šio tarptautinio vežimo pagal šio reglamento 8 straipsnio 2 dalį, kompetentingoms institucijoms būtų sudėtinga ar net neįmanoma kontroliuoti, ar laikomasi nuostatų, susijusių su kabotažo operacijomis, nes tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita vykdančiam vežėjui netaikomas reikalavimas turėti Bendrijos licenciją ar pateikti įrodymus, išvardytus minėto reglamento 8 straipsnio 3 dalyje.

14 Taigi 2018 m. spalio 30 d. sprendimu BAG skyrė ieškovui pagrindinėje byloje 1 250 EUR baudą už teisės aktų, susijusių su kabotažo operacijomis, pažeidimą.

15 Ieškovas pagrindinėje byloje apskundė šį sprendimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui.

16 Šis teismas mano, kad sprendimas jo nagrinėjamoje byloje priklauso nuo to, ar vežėjui, kuris pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą įvykdė tarptautinį krovinių vežimą iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama vykdyti kabotažo operacijas po šio tarptautinio vežimo pastarosios valstybės narės teritorijoje pagal šio reglamento 8 straipsnį. Konkrečiau kalbant, jis klausia, ar toks tarptautinis vežimas yra tarptautinis vežimas, kaip jis suprantamas pagal minėto reglamento 8 straipsnio 2 dalį. Jo teigimu, neatrodo, kad valstybėse narėse, visų pirma Lenkijoje ir Vokietijoje, šis klausimas būtų sprendžiamas vienodai.

17 Šiomis aplinkybėmis *Amtsgericht Köln* (Kelno apylinkės teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar [Reglamento Nr. 1072/2009] 8 straipsnio 2 dalies pirmas sakinys turi būti aiškinamas taip, kad vežimas laikomas tarptautiniu, kaip tai suprantama pagal minėtą nuostatą, taip pat ir tuo atveju, kai šis vežimas vykdomas kaip vežimas pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą?“

Dėl prejudicinio klausimo

Dėl priimtinumo

18 Ieškovas pagrindinėje byloje ginčija prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumą ir teigia, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas nėra būtinas ginčui pagrindinėje byloje išspręsti ir kad bet kuriuo atveju Teisingumo Teismas neturi informacijos apie faktines ir teisines aplinkybes, būtinos naudingai atsakyti į jam pateiktą klausimą.

19 Šiuo atžvilgiu svarbu priminti, kad remiantis suformuota Teisingumo Teismo jurisprudencija, vykstant SESV 267 straipsnyje numatytam procesui, tik bylas nagrinėjantys nacionaliniai teismai, atsakingi už sprendimo priėmimą, atsižvelgdami į kiekvienos bylos aplinkybes, turi įvertinti poreikį pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą, kad galėtų priimti savo sprendimą, ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą. Taigi, jeigu pateikti klausimai susiję su Sąjungos teisės aiškinimu, Teisingumo Teismas iš esmės privalo priimti sprendimą. Tuo remiantis reikia daryti išvadą, kad klausimams dėl Sąjungos teisės taikoma svarbos prezumpcija. Teisingumo Teismas gali atmesti nacionalinio teismo pateiktą prašymą tik jeigu akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinėje byloje nagrinėjamo ginčo aplinkybėmis ar dalyku, jeigu problema hipotetinė arba Teisingumo Teismas neturi informacijos

apie faktines ir teisines aplinkybes, būtinos tam, kad naudingai atsakytų į jam pateiktus klausimus (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Melloni*, C-399/11, EU:C:2013:107, 28 ir 29 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

20 Nagrinėjamu atveju nėra akivaizdu, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo prašomas Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punkto ir 8 straipsnio 2 dalies aiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar dalyku, yra susijęs su hipotetine problema arba kad Teisingumo Teismas neturi informacijos apie faktines ir teisines aplinkybes, būtinos naudingai atsakyti į jam pateiktą klausimą. Atvirkščiai, iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas motyvuotai reiškia abejones dėl to, kaip reikia aiškinti atitinkamas Sąjungos teisės nuostatas, ir šiuo klausimu išsamiai išdėstė faktines aplinkybes.

21 Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą reikia pripažinti priimtinu.

Dėl esmės

22 Primintina, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją, vykstant SESV 267 straipsnyje įtvirtintai nacionalinių teismų ir Teisingumo Teismo bendradarbiavimo procedūrai, pastarasis nacionaliniam teismui turi pateikti naudingą atsakymą, kuris leistų šiam išspręsti nagrinėjamą bylą. Tokiu atveju Teisingumo Teismui prireikus gali tekti performuluoti jam pateiktus klausimus. Iš tiesų Teisingumo Teismas turi aiškinti visas Sąjungos teisės nuostatas, kurių reikia nacionaliniams teismams, kad jie priimtų sprendimą nagrinėjamose bylose, net jei šios nuostatos nėra aiškiai nurodytos šių teismų Teisingumo Teismui pateiktuose klausimuose (2018 m. birželio 28 d. Sprendimo *Crespo Rey*, C-2/17, EU:C:2018:511, 40 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

23 Vadinasi, net jei, vertinant formaliai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas savo klausime kreipėsi tik dėl Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies ir 1 straipsnio 5 dalies d punkto išaiškinimo, tokia aplinkybė netrukdo Teisingumo Teismui pateikti jam Sąjungos teisės išaiškinimą visais aspektais, kurie gali būti naudingi sprendimui to teismo nagrinėjamoje byloje priimti, neatsižvelgiant į tai, ar jis apie juos užsimena savo klausimuose. Šiuo klausimu Teisingumo Teismas turi iš visos prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pateiktos informacijos, ypač iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvuojamosios dalies, atrinkti aiškintinus Sąjungos teisės klausimus, atsižvelgdamas į bylos dalyką (2018 m. birželio 28 d. Sprendimo *Crespo Rey*, C-2/17, EU:C:2018:511, 41 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

24 Šiuo atveju iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad šį prašymą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar vežėjui, kuris įvykdė tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą, iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama vykdyti kabotažo operacijas po šio tarptautinio vežimo pastarosios valstybės narės teritorijoje pagal šio reglamento 8 straipsnį.

25 Be to, pats ieškovas pagrindinėje byloje pripažįsta, kad prieš panaudojant jo sunkvežimį kabotažo operacijai, dėl kurios buvo atlikta kontrolė kelyje, šiuo sunkvežimiu buvo pervežtos jo pagamintos ir parduotos prekės iš jo gamyklos Lenkijoje į jas įsigijusio kliento įmonę Vokietijoje, ir tai neginčijama. Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turės patikrinti, ar toks vežimas yra tarptautinis krovinių vežimas savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal

Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punkto i–v papunkčius, visų pirma kiek tai susiję su v punkte nustatytu reikalavimu, kad toks vežimas būtų tik pagalbinis, palyginti su visa įmonės veikla.

26 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pateiktą klausimą reikia suprasti taip: juo iš esmės siekiama išsiaiškinti, ar Reglamentas Nr. 1072/2009 turi būti aiškinamas taip, kad krovinių vežėjui keliais, atlikusiam tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 1 straipsnio 5 dalies d punktą, iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama vykdyti kabotažo operacijas po šio tarptautinio vežimo pastarosios valstybės narės teritorijoje pagal minėto reglamento 8 straipsnį ir, jei taip, kokiomis sąlygomis.

27 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 1 ir 4 dalis šis reglamentas taikomas, be kita ko, tarptautiniam krovinių vežimui keliais už atlygį Sąjungos teritorijoje ir kabotažo operacijoms, kurios pagal šio reglamento 2 straipsnio 6 punktą apibrėžiamos kaip „priimančioje valstybėje narėje už atlygį laikinai vykdomas vidaus vežimas“.

28 Reglamento Nr. 1072/2009 II skyriuje įtvirtintos tarptautiniam vežimui taikomos taisyklės. Šiame II skyriuje yra šio reglamento 3 straipsnis, kuriame įtvirtintas bendras principas, kad „[t]arptautinis vežimas vykdomas turint Bendrijos licenciją ir, jei vairuotojas yra trečiosios šalies pilietis – vairuotojo liudijimą“.

29 Vis dėlto Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies a–e punktuose numatyta, kad tam tikrų rūšių vežimo atveju krovinių vežėjams keliais netaikomas reikalavimas turėti Bendrijos licenciją ir netaikomi jokie kiti vežimo leidimai. Tai galioja pašto siuntų vežimui kaip universaliajai paslaugai (šio reglamento 1 straipsnio 5 dalies a punktas), sugadintų ir avarijas patyrusių transporto priemonių vežimui (minėto reglamento 1 straipsnio 5 dalies b punktas), krovinių vežimui motorinėmis transporto priemonėmis, kai pakrautos transporto priemonės, įskaitant priekabą, leidžiama masė neviršija 3,5 tonų (to paties reglamento 1 straipsnio 5 dalies c punktas), ir krovinių vežimui motorinėmis transporto priemonėmis savo sąskaita (Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktas) arba vaistų, medicinos prietaisų, įrenginių ir kitų gaminių, reikalingų medicinos pagalbai teikti vykdant gelbėjimo darbus, ypač stichinių nelaimių atveju, vežimui (Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies e punktas).

30 Kartu aiškinant šias nuostatas matyti, kad tarptautiniam prekių vežimui savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą, netaikomi šio reglamento 3 straipsnyje nustatyti reikalavimai.

31 Reglamento Nr. 1072/2009 III skyriuje „Kabotažas“ nustatytos su kabotažo operacijomis susijusios taisyklės. Šiame III skyriuje, be kita ko, yra šio reglamento 8 straipsnis „Bendrasis principas“, kuriame nustatytos bendrosios kabotažo operacijoms taikomos taisyklės.

32 Reikia pažymėti, kad šiame 8 straipsnyje numatytos skirtingos taisyklės, susijusios su leidimu vykdyti kabotažo operacijas, atsižvelgiant į tai, ar jos vykdomos po tarptautinio krovinių vežimo keliais už atlygį, ar po tarptautinio krovinių vežimo keliais savo sąskaita.

33 Pirma, Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 1 dalyje nustatytas bendras principas: „[b]et kuriam vežėjui, vežančiam krovinius už atlygį ir turinčiam Bendrijos licenciją, kurio vairuotojas, jeigu jis yra trečiosios šalies pilietis, turi šiame skyriuje nustatytas sąlygas atitinkantį vairuotojo liudijimą, šiame skyriuje nustatytomis sąlygomis leidžiama vykdyti kabotažo operacijas“.

34 Tuo remiantis darytina išvada, kad vežėjams, kurie atliko tarptautinį krovinių vežimą keliais už atlygį iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama pastarosios valstybės narės teritorijoje vykdyti kabotažo operacijas po šio tarptautinio vežimo, jeigu jie laikosi Reglamento Nr. 1072/2009 3 straipsnyje nustatytų reikalavimų.

35 Antra, Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 6 dalyje nurodyta, kad šio reglamento 1 straipsnio 5 dalies d punkte nurodytų rūšių vežimo atveju leidimui vykdyti kabotažo operacijas netaikomi jokie ribojimai.

36 Kadangi, kaip priminta šio sprendimo 27 punkte, sąvoka „kabotažo operacijos“ Reglamente Nr. 1072/2009 apibrėžta kaip „vidaus vežimas už atlygį“, šio reglamento 8 straipsnio 6 dalis negali būti taikoma kabotažo operacijoms, vykdomoms savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 1 straipsnio 5 dalies d punktą, priešingai, nei savo rašytinėse pastabose teigia BAG, Italijos vyriausybė ir Europos Komisija.

37 Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 6 dalis iš tikrųjų turi būti suprantama kaip įtvirtinanti šio reglamento 8 straipsnio 1 dalyje įtvirtinto bendrojo principo išimtį.

38 Pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą tarptautiniam krovinių vežimui savo sąskaita, kaip nurodyta šio sprendimo 30 punkte, netaikomi šio reglamento 3 straipsnyje nustatyti reikalavimai.

39 Taigi iš kartu aiškinamų Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punkto ir 8 straipsnio 6 dalies matyti, kad vežėjams, atlikusiems krovinių vežimą keliais savo sąskaita iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama pastarosios valstybės narės teritorijoje vykdyti kabotažo operacijas, netaikant šio reglamento 3 straipsnyje ir 8 straipsnio 1 dalyje numatytų reikalavimų.

40 Taigi reikia konstatuoti, kad krovinių vežėjui keliais, atlikusiam tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą, iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama pagal šio reglamento 8 straipsnio 6 dalį vykdyti kabotažo operacijas po šio tarptautinio vežimo pastarosios valstybės narės teritorijoje, netaikant minėto reglamento 3 straipsnyje ir 8 straipsnio 1 dalyje nustatytų reikalavimų.

41 Dėl su šiomis kabotažo operacijomis susijusios tvarkos reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2–5 dalyse nustatytos sąlygos, kuriomis vežėjai gali vykdyti šias operacijas.

42 Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodyta: „[j]eigu atvykstamojo tarptautinio vežimo kroviniai buvo nuvežti į paskirties vietą, 1 dalyje nurodytiems vežėjams, užbaigusiems tarptautinį vežimą iš kitos valstybės narės arba trečiosios šalies į priimančiąją valstybę narę, ta pačia transporto priemone, o transporto priemonių junginio atveju – tos pačios transporto priemonės motorine transporto priemone – leidžiama atlikti ne daugiau nei tris kabotažo operacijas“. Šioje nuostatoje patikslinta, kad „[k]rovinys, atliekant kabotažo operaciją ir prieš išvažiuojant iš priimančiosios valstybės narės, paskutinį kartą iškraunamas per septynias dienas nuo paskutinio iškrovimo priimančiojoje valstybėje narėje, vykdyto per atvykstamąjį tarptautinį vežimą“.

43 Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalies antroje pastraipoje numatyta: „[p]er pirmoje pastraipoje nurodytą laikotarpį vežėjai gali atlikti keletą ar visas kabotažo operacijas, kurias leidžiama atlikti pagal tą pastraipą, bet kurioje valstybėje narėje su sąlyga, kad vienoje valstybėje narėje atliekama viena kabotažo operacija ir ji atliekama per tris dienas nuo atvykimo nepakrauta transporto priemone į tą valstybę narę“.

44 Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 3 dalies pirmoje pastraipoje nurodyta: „[k]rovinių vidaus vežimo kelių transportu paslaugos, kurias priimančiojoje valstybėje narėje teikia vežėjas nerezidentas, laikomos atitinkančiomis šį reglamentą tik tuomet, kai vežėjas gali pateikti aiškių atvykstamojo tarptautinio vežimo ir kiekvienos priimančiojoje valstybėje narėje viena po kitos atliktų kabotažo operacijų įrodymų“.

45 Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 3 dalies antros pastraipos a–g punktuose išvardytuose įrodymuose pateikiama ši informacija apie kiekvieną operaciją: siuntėjo pavadinimas, adresas ir parašas (šio reglamento 8 straipsnio 3 dalies a punktas), vežėjo pavadinimas, adresas ir parašas (minėto reglamento 8 straipsnio 3 dalies b punktas), krovinio gavėjo pavadinimas ir adresas, jo parašas ir krovinio pristatymo data (gavus krovinį) (to paties reglamento 8 straipsnio 3 dalies c punktas), krovinio perdavimo vieta ir data bei krovinio paskirties vieta (Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 3 dalies d punktas), krovinio pobūdžio ir taikyto pakavimo metodo aprašymas įprastais žodžiais, o jei tai pavojingas krovinys – visuotinai pripažintas jo aprašymas, pakuotės vienetų skaičius, specialūs pakuočių žymenys ir numeriai (šio reglamento 8 straipsnio 3 dalies e punktas), bendra krovinio masė su įpakavimu arba kitais mato vienetais nurodytas krovinio kiekis (minėto reglamento 8 straipsnio 3 dalies f punktas) ir motorinės transporto priemonės ir priekabos valstybiniai numeriai (to paties reglamento 8 straipsnio 3 dalies g punktas).

46 Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad nereikalaujama papildomo dokumento, įrodančio, kad įvykdytos šio reglamento 8 straipsnyje nustatytos sąlygos.

47 Reikia pažymėti, kad, nors Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2 dalyje paminėti šio 8 straipsnio „1 dalyje nurodyti vežėjai“, ir, kaip nurodyta šio sprendimo 37 punkte, šio reglamento 8 straipsnio 1 dalis netaikoma vežėjams, atlikusiems tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, ši aplinkybė negali paneigti, kad minėto reglamento 8 straipsnio 2–4 dalyse numatyta kabotažo operacijų vykdymo tvarka turi būti taikoma visoms kabotažo operacijoms, kurios iš principo yra vykdomos už atlygį, neatsižvelgiant į tai, ar jos vykdomos po tarptautinio krovinių vežimo už atlygį, ar po tarptautinio krovinių vežimo savo sąskaita.

48 Kaip patvirtina žodžiai „šiame skyriuje nustatytomis sąlygomis leidžiama“ arba „leidimas vykdyti kabotažo operacijas“, vartojami atitinkamai Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 1 dalyje ir jo 8 straipsnio 6 dalyje, šiomis nuostatomis reglamentuojamas tik leidimas vykdyti kabotažo operacijas.

49 Be to, nors, kaip ir tarptautiniam prekių vežimui savo sąskaita, Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies a–c punktuose nurodytam krovinių vežimui keliais už atlygį netaikomi šio reglamento 3 straipsnyje nustatyti reikalavimai, vis dėlto pagal minėto reglamento 8 straipsnio 5 dalį vežėjams leidžiama vykdyti tos pačios rūšies kabotažo operacijas arba kabotažo operacijas tos pačios kategorijos transporto priemonėmis, su sąlyga, kad jie laikosi to paties reglamento III skyriuje nustatytų sąlygų, susijusių su kabotažu. Todėl šioms kabotažo operacijoms bet kuriuo atveju taikomos Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2–4 dalyse numatytos sąlygos.

50 Taigi Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnio 2–4 dalyse numatyta kabotažo operacijų vykdymo tvarka taikoma ne tik kabotažo operacijoms, vykdomoms po tarptautinio krovinių vežimo už atlygį, bet ir kabotažo operacijoms po tarptautinio krovinių vežimo savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą.

51 Tik toks aiškinimas atitinka Reglamentu Nr. 1072/2009 siekiamą tikslą. Tai, kad visoms kabotažo operacijoms, įskaitant tas, kurios atliekamos po tarptautinio vežimo savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą, taikomos šio reglamento 8 straipsnio 2–4 dalyse numatytos sąlygos, leidžia užtikrinti griežtų kabotažo operacijas reglamentuojančių taisyklių veiksmingumą, nes taip išvengiama šių operacijų vykdymo kaip nuolatinės ar tęstinės veiklos priimančiojoje valstybėje narėje, taigi užtikrinamas kabotažo laikinumas, kuris atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1072/2009 13 ir 15 konstatuojamąsias dalis yra vienas iš šiuo reglamentu siekiamų tikslų.

52 Darytina išvada, kad, siekiant užtikrinti Reglamento Nr. 1072/2009 veiksmingumą, vežėjams, įvykdžiusiems tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 1 straipsnio 5 dalies d punktą, iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama pastarosios valstybės narės teritorijoje vykdyti kabotažo operacijas po šio tarptautinio vežimo, tačiau su sąlyga, kad laikomasi minėto reglamento 8 straipsnio 2–4 dalyse nustatytų sąlygų.

53 Šios išvados negali paneigti BAG ir Italijos vyriausybės pateikti argumentai, kad dėl to, jog vežėjai, vykdantys tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, neprivalo turėti Bendrijos licencijos ir atitinkamais atvejais vairuotojo liudijimo, neįmanoma po šio tarptautinio vežimo vykdomos kabotažo operacijos atveju kontroliuoti, ar laikomasi kabotažo operacijų taisyklių, visų pirma sąlygų, numatytų Reglamento Nr. 1072/2009 8 straipsnyje, ir užtikrinti kabotažo laikinumo.

54 Priešingai, iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti: galima reikalauti, kad vežėjai, kurie, įvykdę tarptautinį vežimą savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1072/2009 1 straipsnio 5 dalies d punktą, iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, toliau vykdo kabotažo operaciją pastarosios valstybės narės teritorijoje, pagal šio reglamento 8 straipsnio 3 dalį pateiktų įrodymų, aiškiai patvirtinančių šį tarptautinį vežimą ir kiekvieną po to vykdomą kabotažo operaciją. Nagrinėjamu atveju ieškovas pagrindinėje byloje, kaip vežėjas, galėjo jo sunkvežimio kontrolės kelyje metu pateikti kompetentingoms institucijoms važtaraštį, aiškiai patvirtinantį tarptautinį vežimą savo sąskaita į atitinkamą valstybę narę, ir atitinkamus dokumentus, susijusius su kabotažo operacija, vykdoma po šio tarptautinio vežimo tos valstybės narės teritorijoje.

55 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti: Reglamentas Nr. 1072/2009 aiškintinas taip, kad vežėjui, atlikusiam tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 1 straipsnio 5 dalies d punktą, iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama pagal minėto reglamento 8 straipsnio 6 dalį vykdyti kabotažo operacijas po šio tarptautinio vežimo pastarosios valstybės narės teritorijoje, tačiau su sąlyga, kad laikomasi to paties reglamento 8 straipsnio 2–4 dalyse numatytų reikalavimų.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

56 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių turi būti aiškinamas taip, kad vežėjui, atlikusiam tarptautinį krovinių vežimą savo sąskaita, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 1 straipsnio 5 dalies d punktą, iš vienos valstybės narės į kitą valstybę narę, leidžiama pagal minėto reglamento 8 straipsnio 6 dalį vykdyti kabotažo operacijas po šio tarptautinio vežimo pastarosios valstybės narės teritorijoje, tačiau su sąlyga, kad laikomasi to paties reglamento 8 straipsnio 2–4 dalyse numatytų reikalavimų.

Parašai.