ARREST VAN HET HOF (Achtste kamer)

8 juli 2021 *

„Prejudiciële verwijzing – Verordening (EG) nr. 1072/2009 – Artikel 1, lid 5, onder d) – Artikel 8 – Internationaal goederenvervoer over de weg vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat – Op dit internationale vervoer aansluitend cabotagevervoer op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat – Beperkingen – Vereiste van een communautaire vergunning en, in voorkomend geval, van een vervoersvergunning – Uitzonderingen – Cabotagevervoer aansluitend op internationaal vervoer voor eigen rekening – Voorwaarden”

In zaak C-937/19,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Amtsgericht Köln (rechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland) bij beslissing van 25 november 2019, ingekomen bij het Hof op 23 december 2019, in de procedure

KA,

in tegenwoordigheid van:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

wijst

HET HOF (Achtste kamer),

samengesteld als volgt: N. Wahl, kamerpresident, F. Biltgen (rapporteur) en J. Passer, rechters,

advocaat-generaal: M. Bobek,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– KA, vertegenwoordigd door S. Domaradzki, adwokat,

– het Bundesamt für Güterverkehr, vertegenwoordigd door A. Marquardt als gemachtigde,

* Procestaal: Duits.

– de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door T. Scharf en C. Vrignon als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (PB 2009, L 300, blz. 72).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen verzoeker in het hoofdgeding, KA, enerzijds en het Bundesamt für Güterverkehr (federale dienst voor goederenvervoer, Duitsland; hierna: „BAG") anderzijds, over een geldboete die KA werd opgelegd wegens schending van de bepalingen inzake cabotagevervoer.

Toepasselijke bepalingen

3 De overwegingen 13 en 15 van verordening nr. 1072/2009 luiden:

„(13) De vervoerders die houder zijn van de communautaire vergunning als omschreven in deze verordening, dan wel de vervoerders die gemachtigd zijn om bepaalde categorieën internationaal vervoer te verzorgen, moeten worden gemachtigd om op tijdelijke basis nationale vervoersdiensten te verlenen overeenkomstig deze verordening, waar zij geen kantoor of andere vestiging hebben. [...]

[...]

(15) Onverminderd de Verdragsbepalingen betreffende het recht van vestiging bestaat cabotagevervoer in het verlenen van diensten door vervoerders binnen een lidstaat waar deze niet zijn gevestigd, en mag het niet worden verboden zolang het niet op zodanige wijze wordt verricht dat het een permanente of ononderbroken activiteit binnen die lidstaat wordt. Om bij te dragen tot de handhaving van dit voorschrift, moeten de frequentie van het cabotagevervoer en de periode waarbinnen het kan worden verricht, duidelijker worden omschreven. In het verleden waren dergelijke nationale vervoersdiensten toegestaan indien zij van tijdelijke aard waren. In de praktijk bleek het moeilijk om na te gaan welke diensten zijn toegestaan. Er is derhalve behoefte aan duidelijke en gemakkelijk toepasbare regels."

4 Artikel 1 van die verordening heeft als opschrift „Toepassingsgebied" en bepaalt:

„1. Deze verordening is van toepassing op het internationale goederenvervoer over de weg voor rekening van derden voor trajecten op het grondgebied van de [Europese Unie].

[...]

4. Deze verordening is van toepassing op binnenlands vervoer van goederen over de weg dat tijdelijk wordt verricht door een niet-ingezeten vervoerder, zoals bepaald in hoofdstuk III.

5. De volgende soorten vervoer en lege ritten in het kader van dergelijk vervoer vereisen geen communautaire vergunning en zijn vrijgesteld van andere vervoersvergunningen:

a) postvervoer in het kader van een universele dienst;

b) vervoer van beschadigde of onklare voertuigen;

c) goederenvervoer met motorvoertuigen waarvan de toegestane massa in beladen toestand, met inbegrip van die van de aanhangwagen(s), niet meer dan 3,5 t bedraagt;

d) goederenvervoer met motorvoertuigen voor zover aan de volgende eisen wordt voldaan:
   i) de vervoerde goederen zijn eigendom van de onderneming of zijn door haar verkocht of gekocht, verhuurd of gehuurd, voortgebracht, gedolven, bewerkt of hersteld;
   ii) het doel van het vervoer is de goederen naar de onderneming te brengen of deze vanuit de onderneming te verzenden, ofwel deze te verplaatsen binnen of buiten de onderneming voor haar eigen behoeften;
   iii) de voor dit vervoer gebruikte motorvoertuigen worden bestuurd door personeel dat in dienst is of ter beschikking gesteld is van de onderneming krachtens een contractuele verplichting;
   iv) de voertuigen die de goederen vervoeren, zijn eigendom van de onderneming, zijn door haar op krediet gekocht of zijn door haar gehuurd […], en
   v) dergelijk vervoer is slechts een secundaire bedrijvigheid in het kader van de algemene werkzaamheden van de onderneming;

e) vervoer van geneesmiddelen, medische apparaten en uitrusting, alsmede van andere artikelen die nodig zijn voor eerstehulpverlening, met name in geval van natuurrampen.

[…]

6. Lid 5 brengt geen wijziging in de voorwaarden waaronder een lidstaat zijn onderdanen tot de in dat lid bedoelde werkzaamheden toelaat."

5 Artikel 2 van die verordening, met als opschrift „Definities", luidt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1) ‚voertuig': een in een lidstaat geregistreerd motorvoertuig of een samenstel van voertuigen waarvan ten minste het trekkende voertuig in een lidstaat is geregistreerd, dat uitsluitend wordt gebruikt voor vervoer van goederen;

[…]

3) ‚lidstaat van ontvangst': een lidstaat waarin een vervoerder actief is, niet zijnde zijn lidstaat van vestiging;

4) ‚niet-ingezeten vervoerder': een wegvervoeronderneming die actief is in een lidstaat van ontvangst;

5) ‚bestuurder': iedere persoon die het voertuig bestuurt, ook voor een korte periode, of die in het kader van zijn werkzaamheden in een voertuig wordt vervoerd teneinde zo nodig beschikbaar te zijn om het te besturen;

6) ‚cabotage': nationaal vervoer voor rekening van derden dat tijdelijk wordt verricht in een lidstaat van ontvangst, overeenkomstig deze verordening;

[...]"

6 Hoofdstuk II van deze verordening heeft als opschrift „Internationaal vervoer". Het bevat artikel 3, waarin het volgende is bepaald:

„Het internationale vervoer wordt uitgevoerd onder dekking van een communautaire vergunning en, indien de bestuurder een onderdaan van een derde land is, in combinatie met een bestuurdersattest."

7 Artikel 4 („Communautaire goedkeuring") van verordening nr. 1072/2009 is eveneens opgenomen in hoofdstuk II en luidt als volgt:

„1. De communautaire vergunning wordt door een lidstaat, overeenkomstig deze verordening, afgegeven aan alle vervoerders die goederenvervoer over de weg voor rekening van derden verrichten en die:

a) zijn gevestigd in die lidstaat overeenkomstig de communautaire wetgeving en de in die lidstaat geldende nationale wetgeving, en

b) in de lidstaat van vestiging, overeenkomstig de [Uniewetgeving] en de nationale wetgeving van die lidstaat inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg, gemachtigd zijn internationaal vervoer van goederen over de weg te verrichten.

2. De communautaire vergunning wordt afgegeven door de bevoegde instanties van de lidstaat van vestiging, voor hernieuwbare perioden van ten hoogste tien jaar.

[...]"

8 Hoofdstuk III van deze verordening heeft als opschrift „Cabotage". Het bevat artikel 8, dat luidt als volgt:

„1. Vervoerders voor rekening van derden die houder zijn van een communautaire vergunning mogen, mits de bestuurder, indien deze onderdaan is van een derde land, houder is van een bestuurdersattest, onder de in dit hoofdstuk vastgestelde voorwaarden cabotagevervoer verrichten.

2. Zodra de in het kader van het inkomende internationale vervoer vervoerde goederen zijn geleverd, wordt de in lid 1 bedoelde vervoerders toestemming verleend om, aansluitend op internationaal vervoer vanuit een andere lidstaat of vanuit een derde land naar de lidstaat van ontvangst, met hetzelfde voertuig of, in het geval van een samenstel van voertuigen, het trekkende voertuig van datzelfde voertuig, tot drie cabotageritten uit te voeren. [...]

3. Nationale wegvervoerdiensten die in de lidstaat van ontvangst worden verricht door een niet-ingezeten vervoerder, worden slechts in overeenstemming met deze verordening geacht indien deze vervoerder duidelijke bewijzen kan overleggen van het inkomende internationale vervoer en van elke daaropvolgende cabotagerit die is uitgevoerd.

De in de eerste alinea vermelde documenten moeten voor elke rit de volgende gegevens bevatten:

a) naam, adres en handtekening van de opdrachtgever;

b) naam, adres en handtekening van de vervoerder;

c) naam, adres en handtekening van de geadresseerde en de datum van levering, wanneer de goederen zijn geleverd;

d) plaats en datum van overname van de goederen en plaats van levering;

e) handelsbenaming van de goederen, verpakkingsmethode en, in het geval van gevaarlijke goederen, de algemeen erkende beschrijving ervan, het aantal verpakkingen en hun bijzondere merktekens en nummers;

f) de brutomassa of de anderszins uitgedrukte hoeveelheid van de goederen;

g) de kentekenplaten van de motorvoertuigen en aanhangwagens.

4. Er is geen aanvullend document vereist als bewijs dat aan de in dit artikel omschreven vereisten is voldaan.

5. Alle vervoerders die in de lidstaat van vestiging, overeenkomstig de wetgeving van die lidstaat, gemachtigd zijn het in artikel 1, lid 5, onder a), b) en c), genoemde goederenvervoer over de weg voor rekening van derden te verrichten, worden onder de in dit hoofdstuk vastgestelde voorwaarden toegelaten tot het verrichten van, naargelang van het geval, soortgelijk cabotagevervoer of cabotagevervoer met voertuigen van dezelfde categorie.

6. Voor de toelating tot het verrichten van cabotagevervoer in het kader van het vervoer bedoeld in artikel 1, lid 5, onder d) en e), gelden geen beperkingen.”

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

9 Verzoeker in het hoofdgeding is eigenaar van een in Polen gevestigde onderneming die houten verpakkingen vervaardigt en zich bezighoudt met goederenvervoer. Deze onderneming is in het bezit van een communautaire vergunning.

10 Op 10 juli 2018 werd een in Polen geregistreerde vrachtwagen van aan een verkeerscontrole onderworpen toen hij papier en karton vervoerde vanuit een laadplaats in Krostitz (Duitsland) naar een losplaats in Schwedt an der Oder (Duitsland). Vervolgens werd vastgesteld dat hij cabotagevervoer verrichtte waarvoor hij de benodigde documenten bezat, namelijk een pakbon, een vervoersopdracht en een weegbon.

11 Bij deze verkeerscontrole werd een Cargo Movement Requirement-vrachtbrief („CMR-vrachtbrief") overgelegd om aan te tonen dat het betrokken cabotagevervoer werd verricht aansluitend op internationaal vervoer vanuit een andere lidstaat naar de lidstaat van ontvangst in de zin van artikel 8, lid 2, eerste alinea, van verordening nr. 1072/2009. Uit het aldus overgelegde document blijkt dat de vrachtwagen diezelfde dag vanuit de in Polen gelegen fabriek van de onderneming van verzoeker goederen die deze onderneming had vervaardigd en verkocht, naar een klant te Freital (Duitsland) had vervoerd.

12 Op 9 oktober 2018 is verzoeker in het hoofdgeding als eigenaar van de KA-onderneming gehoord door het BAG. Hij heeft daarop verklaard dat het cabotagevervoer, dat op de terugweg naar Polen was verricht, op grond van artikel 8, lid 6, van verordening nr. 1072/2009 was toegestaan, aangezien dit vervoer aansluitend op internationaal vervoer werd verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening.

13 Volgens het BAG konden artikel 1, lid 5, onder d), en artikel 8, lid 2, van verordening nr. 1072/2009 niet worden gecombineerd. Indien een vervoerder die voor eigen rekening internationaal goederenvervoer in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening heeft verricht vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat, aansluitend op dit internationale vervoer cabotagevervoer zou mogen verrichten krachtens artikel 8, lid 2, van deze verordening, zou dit het volgens het BAG voor de bevoegde autoriteiten moeilijk of zelfs onmogelijk maken om te controleren of de bepalingen inzake cabotagevervoer werden nageleefd, omdat de vervoerder die voor eigen rekening internationaal goederenvervoer verricht, geen communautaire vergunning hoeft te bezitten en evenmin de in artikel 8, lid 3, van deze verordening opgesomde bewijzen hoeft over te leggen.

14 Bijgevolg heeft het BAG verzoeker in het hoofdgeding bij besluit van 30 oktober 2018 een geldboete van 1 250 EUR opgelegd wegens schending van de cabotagevoorschriften.

15 Verzoeker in het hoofdgeding heeft tegen dat besluit beroep ingesteld bij de verwijzende rechter.

16 Deze rechter is van oordeel dat de beslechting van het bij hem aanhangige geding afhangt van de vraag of een vervoerder die overeenkomstig artikel 1, lid 5, onder d), van verordening nr. 1072/2009 internationaal goederenvervoer vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat heeft verricht, krachtens artikel 8 van deze verordening aansluitend op dat internationale vervoer cabotagevervoer mag verrichten op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat. Hij vraagt zich meer bepaald af of bij een dergelijk internationaal vervoer sprake is van internationaal vervoer in de zin van artikel 8, lid 2, van deze verordening. Volgens de verwijzende rechter lijkt deze vraag in de lidstaten, en met name in Polen en Duitsland, niet op dezelfde manier te worden beantwoord.

17 In deze omstandigheden heeft het Amtsgericht Köln de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Dient artikel 8, lid 2, eerste volzin, van [verordening nr. 1072/2009] aldus te worden uitgelegd dat ook sprake is van inkomend internationaal vervoer als bedoeld in die bepaling wanneer dit vervoer plaatsvindt in het kader van vervoer dat wordt verricht volgens artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

Ontvankelijkheid

18 Verzoeker in het hoofdgeding betwist de ontvankelijkheid van het verzoek om een prejudiciële beslissing. Hij betoogt daartoe dat de hierin voorgestelde uitlegging van het Unierecht niet noodzakelijk is voor de beslechting van het hoofdgeding en dat het Hof hoe dan ook niet beschikt over de feitelijke en juridische gegevens die noodzakelijk zijn om een zinvol antwoord te geven op de gestelde vraag.

19 In dit verband moet eraan worden herinnerd dat het volgens vaste rechtspraak van het Hof in het kader van de procedure van artikel 267 VWEU uitsluitend een zaak is van de nationale rechterlijke instanties waaraan het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid dragen voor de te geven rechterlijke beslissing, om, gelet op de bijzonderheden van elk geval, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van het vonnis te beoordelen als de relevantie van de vragen die zij aan het Hof voorleggen. Wanneer de gestelde vragen betrekking hebben op de uitlegging van het Unierecht, is het Hof derhalve in beginsel verplicht daarop te antwoorden. Hieruit volgt dat op vragen betreffende het Unierecht een vermoeden van relevantie rust. Het Hof kan een verzoek van een nationale rechter dus enkel afwijzen wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, wanneer het vraagstuk van hypothetische aard is of wanneer het Hof niet beschikt over de feitelijke en juridische gegevens die noodzakelijk zijn om een zinvol antwoord te geven op de gestelde vragen (zie in die zin arrest van 26 februari 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, punten 28 en 29 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

20 In het onderhavige geval blijkt niet duidelijk dat de door de verwijzende rechter gevraagde uitlegging van artikel 1, lid 5, onder d), en artikel 8, lid 2, van verordening nr. 1072/2009 geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, noch blijkt duidelijk dat deze uitlegging betrekking heeft op een vraagstuk van hypothetische aard en evenmin dat het Hof niet beschikt over de feitelijke en juridische gegevens die noodzakelijk zijn om een zinvol antwoord te geven op de gestelde vraag. Integendeel, uit het verzoek om een prejudiciële beslissing vloeit voort dat de verwijzende rechter gemotiveerd twijfelt over de uitlegging die aan de betrokken Unierechtelijke bepalingen moet worden gegeven en dienaangaande een gedetailleerde uiteenzetting van de feiten geeft.

21 Bijgevolg moet het verzoek om een prejudiciële beslissing ontvankelijk worden verklaard.

Ten gronde

22 Er zij aan herinnerd dat het volgens vaste rechtspraak van het Hof in het kader van de bij artikel 267 VWEU ingestelde samenwerking tussen de nationale rechterlijke instanties en het Hof, aan het Hof staat om de nationale rechter een nuttig antwoord te geven aan de hand waarvan hij het bij hem aanhangige geding kan beslechten. Daartoe dient het Hof de voorgelegde vragen in voorkomend geval te herformuleren. Het Hof heeft immers tot taak alle bepalingen van Unierecht uit te leggen die noodzakelijk zijn voor de beslechting van bij de nationale rechterlijke instanties aanhangige gedingen, ook wanneer die bepalingen niet uitdrukkelijk worden genoemd in de door deze rechterlijke instanties aan het Hof voorgelegde vragen (arrest van 28 juni 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, punt 40 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

23 Derhalve belet de omstandigheid dat de verwijzende rechter zijn vragen formeel heeft beperkt tot de uitlegging van artikel 8, lid 2, en artikel 1, lid 5, onder d), van verordening nr. 1072/2009, het Hof niet om hem alle uitleggingsgegevens met betrekking tot het Unierecht te verschaffen die van nut kunnen zijn voor de beslechting van de bij hem aanhangige zaak, ongeacht of deze rechter er in zijn vragen melding van heeft gemaakt. Het staat in dit verband aan het Hof om uit alle door de verwijzende rechterlijke instantie verschafte gegevens, met name uit de motivering van de verwijzingsbeslissing, de elementen van het Unierecht te putten die, gelet op het voorwerp van het geschil, uitlegging behoeven (zie arrest van 28 juni 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, punt 41 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

24 In casu blijkt uit het verzoek om een prejudiciële beslissing dat de verwijzende rechter wenst te vernemen of een vervoerder die voor eigen rekening internationaal goederenvervoer in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van verordening nr. 1072/2009 heeft verricht waarbij hij goederen vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat heeft vervoerd, krachtens artikel 8 van deze verordening aansluitend op dat internationale vervoer cabotagevervoer mag verrichten op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat.

25 Daarbij erkent verzoeker in het hoofdgeding zelf dat hij, voordat hij het aan de verkeerscontrole onderworpen cabotagevervoer verrichtte, met zijn vrachtwagen door hem vervaardigde en verkochte goederen vanuit zijn fabriek in Polen heeft vervoerd naar de in Duitsland gevestigde onderneming van de aankopende klant, wat niet wordt betwist. Het staat evenwel aan de verwijzende rechter om na te gaan of bij een dergelijk vervoer sprake is van internationaal goederenvervoer voor eigen rekening in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), i) tot en met v), van verordening nr. 1072/2009, in het bijzonder wat het onder v) gestelde vereiste betreft dat dergelijk vervoer een secundaire bedrijvigheid moet zijn in het kader van de algemene werkzaamheden van de onderneming.

26 Gelet op het voorgaande moet de gestelde vraag aldus worden opgevat dat zij in essentie ertoe strekt te vernemen of verordening nr. 1072/2009 aldus moet worden uitgelegd dat een vervoerder die voor eigen rekening over de weg internationaal goederenvervoer heeft verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening waarbij hij goederen vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat heeft vervoerd, krachtens artikel 8 van deze verordening aansluitend op dat internationale vervoer cabotagevervoer mag verrichten op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat en zo ja, onder welke voorwaarden.

27 Dienaangaande zij eraan herinnerd dat verordening nr. 1072/2009 volgens artikel 1, leden 1 en 4, met name van toepassing is op het internationale goederenvervoer over de weg voor rekening van derden voor trajecten op het grondgebied van de Unie en op cabotagevervoer dat overeenkomstig artikel 2, punt 6, van deze verordening wordt gedefinieerd als „nationaal vervoer voor rekening van derden dat tijdelijk wordt verricht in een lidstaat van ontvangst”.

28 Hoofdstuk II van verordening nr. 1072/2009 bevat de regels waaraan internationaal vervoer is onderworpen. In dit hoofdstuk II is artikel 3 opgenomen met daarin het algemene beginsel dat „[h]et internationale vervoer wordt uitgevoerd onder dekking van een communautaire vergunning en, indien de bestuurder een onderdaan van een derde land is, in combinatie met een bestuurdersattest”.

29 Artikel 1, lid 5, onder a) tot en met e), van verordening nr. 1072/2009 bepaalt evenwel dat vervoerders voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg geen communautaire vergunning hoeven te hebben en zijn vrijgesteld van andere vervoersvergunningen. Dit is het

geval bij postvervoer in het kader van een universele dienst [artikel 1, lid 5, onder a)], vervoer van beschadigde of onklare voertuigen [artikel 1, lid 5, onder b)], goederenvervoer met motorvoertuigen waarvan de toegestane massa in beladen toestand, met inbegrip van die van de aanhangwagen(s), niet meer dan 3,5 t bedraagt [artikel 1, lid 5, onder c)] en goederenvervoer met motorvoertuigen voor eigen rekening [artikel 1, lid 5, onder d)], dan wel bij vervoer van geneesmiddelen, medische apparaten en uitrusting, alsmede van andere artikelen die nodig zijn voor eerstehulpverlening, met name in geval van natuurrampen [artikel 1, lid 5, onder e)].

30 Uit deze bepalingen, in hun onderlinge samenhang gelezen, blijkt dat voor internationaal goederenvervoer dat voor eigen rekening wordt verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van verordening nr. 1072/2009, de vereisten van artikel 3 van deze verordening niet gelden.

31 Hoofdstuk III („Cabotage") van verordening nr. 1072/2009 bevat de regels inzake cabotagevervoer. In dit hoofdstuk is onder meer artikel 8, met als opschrift „Algemeen beginsel", opgenomen met daarin de algemene regels voor cabotagevervoer.

32 Opgemerkt moet worden dat in artikel 8 verschillende regels zijn vastgelegd voor de toelating tot het verrichten van cabotagevervoer, naargelang dit vervoer plaatsvindt aansluitend op internationaal goederenvervoer over de weg voor rekening van derden of internationaal goederenvervoer over de weg voor eigen rekening.

33 Artikel 8, lid 1, van verordening nr. 1072/2009 stelt namelijk ten eerste het volgende algemene beginsel vast: „Vervoerders voor rekening van derden die houder zijn van een communautaire vergunning mogen, mits de bestuurder, indien deze onderdaan is van een derde land, houder is van een bestuurdersattest, onder de in dit hoofdstuk vastgestelde voorwaarden cabotagevervoer verrichten."

34 Hieruit volgt dat vervoerders die voor rekening van derden vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat internationaal goederenvervoer over de weg hebben verricht, aansluitend op dat internationale vervoer op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat cabotagevervoer mogen verrichten indien zij voldoen aan de vereisten van artikel 3 van verordening nr. 1072/2009.

35 Ten tweede bepaalt artikel 8, lid 6, van verordening nr. 1072/2009 dat voor de toelating tot het verrichten van cabotagevervoer in het kader van het vervoer bedoeld in artikel 1, lid 5, onder d) en e), geen beperkingen gelden.

36 Aangezien, zoals in punt 27 van het onderhavige arrest in herinnering is gebracht, het begrip „cabotage" voor de toepassing van verordening nr. 1072/2009 wordt gedefinieerd als „nationaal vervoer voor rekening van derden", kan artikel 8, lid 6, van deze verordening geen betrekking hebben op cabotagevervoer dat voor eigen rekening wordt verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van die verordening, anders dan het BAG, de Italiaanse regering en de Europese Commissie in hun schriftelijke opmerkingen betogen.

37 Artikel 8, lid 6, van verordening nr. 1072/2009 moet in werkelijkheid worden begrepen als een afwijking van het algemene beginsel van artikel 8, lid 1, van deze verordening.

38 Overeenkomstig artikel 1, lid 5, onder d), van verordening nr. 1072/2009 gelden, zoals in punt 30 van het dit arrest is opgemerkt, voor het internationaal goederenvervoer voor eigen rekening de vereisten van artikel 3 immers niet.

39 Zo blijkt uit artikel 1, lid 5, onder d), juncto artikel 8, lid 6, van verordening nr. 1072/2009 dat vervoerders die voor eigen rekening vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat internationaal goederenvervoer over de weg hebben verricht, op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat cabotagevervoer mogen verrichten, zonder dat zij aan de vereisten van artikel 3 en artikel 8, lid 1, van deze verordening hoeven te voldoen.

40 Derhalve moet worden geoordeeld dat een vervoerder die voor eigen rekening over de weg internationaal goederenvervoer heeft verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening waarbij hij goederen vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat heeft vervoerd, overeenkomstig artikel 8, lid 6, aansluitend op dit internationale vervoer cabotagevervoer mag verrichten op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat, zonder dat hij hoeft te voldoen aan de vereisten van artikel 3 en artikel 8, lid 1, van deze verordening.

41 Wat de nadere regels voor dit cabotagevervoer betreft, moet worden benadrukt dat in artikel 8, leden 2 tot en met 5, van verordening nr. 1072/2009 is vastgesteld aan welke voorwaarden vervoerders hierbij moeten voldoen.

42 Volgens artikel 8, lid 2, eerste alinea, van verordening nr. 1072/2009 wordt, „[z]odra de in het kader van het inkomende internationale vervoer vervoerde goederen zijn geleverd, [...] de in lid 1 bedoelde vervoerders toestemming verleend om, aansluitend op internationaal vervoer vanuit een andere lidstaat of vanuit een derde land naar de lidstaat van ontvangst, met hetzelfde voertuig of, in het geval van een samenstel van voertuigen, het trekkende voertuig van datzelfde voertuig, tot drie cabotageritten uit te voeren". In deze bepaling wordt verduidelijkt dat „de laatste lossing in het kader van een cabotagerit, voordat de lidstaat van ontvangst wordt verlaten, plaatsvindt binnen zeven dagen na de laatste lossing die in het kader van het inkomende internationale vervoer in de lidstaat van ontvangst heeft plaatsgevonden".

43 Volgens artikel 8, lid 2, tweede alinea, van verordening nr. 1072/2009 mogen de vervoerders „[b]innen de in de eerste alinea bedoelde termijn […] een aantal of alle van de in die alinea bedoelde cabotageritten in iedere lidstaat uitvoeren, op voorwaarde dat zij worden beperkt tot één cabotagerit per lidstaat binnen drie dagen na de binnenkomst zonder lading op het grondgebied van die lidstaat".

44 Artikel 8, lid 3, eerste alinea, van verordening nr. 1072/2009 bepaalt dat „[n]ationale wegvervoerdiensten die in de lidstaat van ontvangst worden verricht door een niet-ingezeten vervoerder", namelijk het cabotagevervoer, slechts in overeenstemming met deze verordening worden geacht „indien deze vervoerder duidelijke bewijzen kan overleggen van het inkomende internationale vervoer en van elke daaropvolgende cabotagerit die is uitgevoerd".

45 Deze bewijzen, die zijn opgesomd in artikel 8, lid 3, tweede alinea, onder a) tot en met g), van verordening nr. 1072/2009, moeten voor elke rit de volgende gegevens bevatten: naam, adres en handtekening van de opdrachtgever [artikel 8, lid 3, onder a)], naam, adres en handtekening van de vervoerder [artikel 8, lid 3, onder b)], naam, adres en handtekening van de geadresseerde en de datum van levering, wanneer de goederen zijn geleverd [artikel 8, lid 3, onder c)], plaats en datum van overname van de goederen en plaats van levering [artikel 8, lid 3, onder d)], de handelsbenaming van de goederen, de verpakkingsmethode en, in het geval van gevaarlijke goederen, de algemeen erkende beschrijving ervan, het aantal verpakkingen en hun bijzondere merktekens en nummers [artikel 8, lid 3, onder e)], de brutomassa of de anderszins uitgedrukte hoeveelheid van de goederen [artikel 8, lid 3, onder f)], en de kentekenplaten van de motorvoertuigen en aanhangwagens [artikel 8, lid 3, onder g)].

46 Artikel 8, lid 4, van verordening nr. 1072/2009 bepaalt dat geen aanvullend document vereist is als bewijs dat aan de in artikel 8 van deze verordening omschreven vereisten is voldaan.

47 Opgemerkt zij dat hoewel artikel 8, lid 2, van verordening nr. 1072/2009 verwijst naar de „in lid 1 [van dit artikel] bedoelde vervoerders" en artikel 8, lid 1, van deze verordening, zoals in punt 37 van dit arrest is uiteengezet, niet van toepassing is op vervoerders die voor eigen rekening internationaal goederenvervoer hebben verricht, deze omstandigheid niet kan afdoen aan het feit dat de in artikel 8, leden 2 tot en met 4, van deze verordening bedoelde nadere regels voor cabotagevervoer gelden voor alle cabotageritten, die per definitie voor derden worden verricht, waarbij het niet van belang is of deze ritten aansluitend op internationaal goederenvervoer voor rekening van derden of internationaal goederenvervoer voor eigen rekening plaatsvinden.

48 Zoals blijkt uit het gebruik van de woorden „mogen [...] onder de in dit hoofdstuk gestelde voorwaarden" of van de woorden „voor de toelating tot het verrichten van cabotagevervoer" in respectievelijk artikel 8, lid 1, van verordening nr. 1072/2009 en artikel 8, lid 6, ervan, regelen deze bepalingen immers uitsluitend de toelating tot cabotagevervoer.

49 Voorts, ook al is het in artikel 1, lid 5, onder a) tot en met c), van verordening nr. 1072/2009 bedoelde goederenvervoer over de weg voor rekening van derden, zoals bedoeld in artikel 1, onder a) tot en met c), van verordening nr. 1072/2009, evenals het internationale goederenvervoer voor eigen rekening, niet aan de vereisten van artikel 3 van deze verordening is onderworpen, dit neemt niet weg dat de vervoerders overeenkomstig artikel 8, lid 5, van deze verordening toch soortgelijk cabotagevervoer of cabotagevervoer met voertuigen van dezelfde categorie mogen verrichten, mits zij voldoen aan de in hoofdstuk III gestelde cabotagevoorwaarden. Voor dit cabotagevervoer gelden dus hoe dan ook de voorwaarden van artikel 8, leden 2 tot en met 4, van verordening nr. 1072/2009.

50 Bijgevolg is de in artikel 8, leden 2 tot en met 4, van verordening nr. 1072/2009 vastgestelde regeling inzake cabotagevervoer niet alleen van toepassing op cabotageritten aansluitend op internationaal goederenvervoer voor rekening van derden, maar ook op cabotagevervoer aansluitend op internationaal goederenvervoer voor eigen rekening in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van verordening nr. 1072/2009.

51 Alleen een dergelijke uitlegging is in overeenstemming met het doel van verordening nr. 1072/2009. Dankzij het feit dat voor álle cabotageritten, daaronder begrepen die aansluitend op internationaal vervoer voor eigen rekening in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van verordening nr. 1072/2009, de voorwaarden van artikel 8, leden 2 tot en met 4, van deze verordening gelden, kan immers het nuttig effect worden verzekerd van de strikte regels voor cabotagevervoer, aangezien op die manier wordt voorkomen dat dit vervoer op zodanige wijze wordt verricht dat het leidt tot werkzaamheden die binnen de lidstaat van ontvangst permanent of onafgebroken plaatsvinden, en dus wordt gegarandeerd dat de cabotage tijdelijk is, hetgeen volgens de overwegingen 13 en 15 een van de doelstellingen van verordening nr. 1072/2009 is.

52 Hieruit volgt dat, teneinde de nuttige werking van verordening nr. 1072/2009 te verzekeren, aan vervoerders die voor eigen rekening internationaal goederenvervoer hebben verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening waarbij zij goederen vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat hebben vervoerd, kan worden toegestaan aansluitend op dat internationale vervoer cabotagevervoer te verrichten op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat, op voorwaarde evenwel dat de in artikel 8, leden 2 tot en met 4, van deze verordening vastgestelde voorwaarden worden nageleefd.

53 Aan deze conclusie wordt niet afgedaan door het betoog van het BAG en de Italiaanse regering dat het, aangezien vervoerders die voor eigen rekening internationaal goederenvervoer verrichten geen communautaire vergunning en in voorkomend geval geen bestuurdersattest hoeven te bezitten, met betrekking tot cabotagevervoer dat aansluitend op dit internationale vervoer wordt verricht onmogelijk is om de naleving van de regels voor cabotagevervoer, en met name de voorwaarden van artikel 8 van verordening nr. 1072/2009, te controleren en het tijdelijke karakter van het cabotagevervoer te verzekeren.

54 Uit de gegevens van het dossier waarover het Hof beschikt, blijkt integendeel dat van vervoerders die, na voor eigen rekening internationaal vervoer te hebben verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van verordening nr. 1072/2009 waarbij zij goederen vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat hebben vervoerd, aansluitend cabotagevervoer op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat verrichten, kan worden verlangd dat zij duidelijke bewijzen van het verrichte internationale vervoer overleggen alsook van elke daaropvolgende cabotagerit die wordt uitgevoerd krachtens artikel 8, lid 3, van deze verordening. In casu was verzoeker in het hoofdgeding in zijn hoedanigheid van vervoerder immers in staat om bij de verkeerscontrole waaraan zijn vrachtwagen werd onderworpen, aan de bevoegde autoriteiten de vrachtbrief over te leggen waaruit duidelijk bleek dat voor eigen rekening internationaal vervoer naar de betrokken lidstaat had plaatsgevonden, en daarnaast ook de benodigde documenten om aansluitend op dit internationale vervoer op het grondgebied van deze lidstaat cabotagevervoer te verrichten.

55 Gelet op een en ander dient op de gestelde vraag te worden geantwoord dat verordening nr. 1072/2009 aldus moet worden uitgelegd dat een vervoerder die voor eigen rekening over de weg internationaal goederenvervoer heeft verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening waarbij hij goederen vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat heeft vervoerd, krachtens artikel 8 van deze verordening aansluitend op dat internationale vervoer cabotagevervoer mag verrichten op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat, op voorwaarde evenwel dat hij voldoet aan de voorwaarden die in artikel 8, leden 2 tot en met 4, van deze verordening zijn vastgesteld.

Kosten

56 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Achtste kamer) verklaart voor recht:

Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg, moet aldus worden uitgelegd dat een vervoerder die voor eigen rekening over de weg internationaal goederenvervoer heeft verricht in de zin van artikel 1, lid 5, onder d), van deze verordening waarbij hij goederen vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat heeft vervoerd, krachtens artikel 8 van deze verordening aansluitend op dat internationale vervoer cabotagevervoer mag verrichten op het grondgebied van laatstgenoemde lidstaat, op voorwaarde evenwel dat hij voldoet aan de voorwaarden die in artikel 8, leden 2 tot en met 4, van deze verordening zijn vastgesteld.

ondertekeningen