Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 8. júla 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Nariadenie (ES) č. 1072/2009 – Článok 1 ods. 5 písm. d) – Článok 8 – Medzinárodná preprava tovaru po ceste z jedného členského štátu do iného členského štátu – Kabotážna preprava nasledujúca po tejto medzinárodnej preprave na území tohto posledného uvedeného členského štátu – Obmedzenia – Požiadavka licencie Spoločenstva a prípadne povolenia na prepravu – Výnimky – Kabotážna preprava nasledujúca po medzinárodnej preprave pre vlastnú potrebu – Podmienky“

Vo veci C-937/19,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín, Nemecko) z 25. novembra 2019 a doručený Súdnemu dvoru 23. decembra 2019, ktorý súvisí s konaním:

KA,

za účasti:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory N. Wahl, sudcovia F. Biltgen (spravodajca) a J. Passer,

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– KA, v zastúpení: S. Domaradzki, adwokat,

– Bundesamt für Güterverkehr, v zastúpení: A. Marquardt, splnomocnený zástupca,

* Jazyk konania: nemčina.

– talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– Európska komisia, v zastúpení: T. Scharf a C. Vrignon, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 72).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi žalobcom vo veci samej, KA, a Bundesamt für Güterverkehr (Spolkový úrad pre nákladnú dopravu, Nemecko, ďalej len „BAG“) vo veci uloženia pokuty za porušenie ustanovení týkajúcich sa kabotážnej prepravy.

Právny rámec

3 Odôvodnenia 13 až 15 nariadenia č. 1072/2009 stanovujú:

„(13) Dopravcovia, ktorí sú držiteľmi licencií Spoločenstva uvedených v tomto nariadení, a dopravcovia, ktorí majú oprávnenie vykonávať určité kategórie medzinárodnej nákladnej dopravy, by mali mať povolené dočasne v súlade s týmto nariadením uskutočňovať vnútroštátnu prepravu v rámci daného členského štátu bez toho, aby v ňom museli mať sídlo alebo byť inak usadení. …

…

(15) Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia zmluvy o práve usadiť sa, kabotážna preprava predstavuje poskytovanie služieb dopravcami v členskom štáte, v ktorom nie sú usadení, a nemala by byť zakázaná, ak sa neuskutočňuje ako stála alebo neprerušená činnosť v uvedenom členskom štáte. Frekvencia kabotážnej prepravy a lehota, v rámci ktorej sa môže vykonávať, by sa mali presnejšie definovať s cieľom podporiť presadzovanie tejto požiadavky. V minulosti sa takáto vnútroštátna preprava povoľovala dočasne. V praxi bolo ťažké určiť, ktoré služby sú povolené. Preto sú potrebné jasné a jednoducho presaditeľné pravidlá.“

4 Článok 1 tohto nariadenia s názvom „Rozsah pôsobnosti“ stanovuje:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje na medzinárodnú prepravu tovaru po ceste vykonávanú v prenájme alebo za úhradu vykonávanú na území [Európskej únie].

…

4. Toto nariadenie sa uplatňuje na vnútroštátnu prepravu tovaru po ceste, ktorú dočasne vykonáva dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte, ako sa ustanovuje v kapitole III.

5. Nasledujúce druhy prepravy a jazdy prázdnych vozidiel, ktoré súvisia s touto prepravou, si nevyžadujú licenciu Spoločenstva a sú oslobodené od akéhokoľvek povolenia na prepravu:

a) preprava pošty ako univerzálna služba;

b) preprava poškodených alebo pokazených vozidiel;

c) preprava tovaru v motorových vozidlách, ktorých celková povolená hmotnosť vrátane prívesného vozidla nepresahuje 3,5 tony;

d) preprava tovaru v motorových vozidlách, ktoré spĺňajú tieto podmienky:
   i) prevážaný tovar je vo vlastníctve podniku alebo ho podnik predal, kúpil, prenajal, prenajíma, vyrába, získal, spracoval alebo opravil;
   ii) účelom cesty je preprava tovaru z alebo do podniku, či už v rámci, alebo mimo podniku, na jeho potreby;
   iii) motorové vozidlo použité na takúto prepravu riadi člen personálu, ktorý je v podniku zamestnaný alebo ktorý je podniku k dispozícii na základe zmluvného záväzku;
   iv) vozidlo, ktoré tovar prepravuje, je vo vlastníctve podniku, podnik ho zakúpil na splátky alebo prenajal…; a
   v) takáto preprava je iba vedľajšou činnosťou v rámci celkových činností podniku;

e) preprava liečiv, lekárskych prístrojov, vybavenia a iných tovarov potrebných pre lekársku starostlivosť v prípade naliehavej pomoci, najmä pri prírodných katastrofách.

…

6. Ustanoveniami odseku 5 nie sú dotknuté podmienky, za akých ktorýkoľvek členský štát oprávňuje svojich štátnych príslušníkov na vykonávanie činností uvedených v danom odseku.“

5 Článok 2 uvedeného nariadenia, nazvaný „Vymedzenie pojmov“, stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

1. ‚vozidlo‘ je motorové vozidlo evidované v členskom štáte alebo súprava vozidiel, z ktorej je aspoň jedno motorové vozidlo evidované v členskom štáte a ktoré sa používa výhradne na prepravu tovaru;

…

3. ‚hostiteľský členský štát‘ je členský štát, v ktorom dopravca vykonáva prepravu, a nie je členský štát, v ktorom je dopravca usadený;

4. ‚dopravca, ktorý nie je usadený v danom členskom štáte‘ je podnik nákladnej cestnej dopravy, ktorý vykonáva prepravu v hostiteľskom členskom štáte;

5. ‚vodič‘ je každá osoba, ktorá riadi vozidlo, a to aj krátkodobo, alebo ktorá sa prepravuje vo vozidle v rámci svojich povinností, aby mohla v prípade potreby vozidlo riadiť;

6. ‚kabotážna preprava' je vnútroštátna preprava v prenájme alebo za úhradu, ktorá sa vykonáva dočasne v hostiteľskom členskom štáte v súlade s týmto nariadením;

…“

6 Kapitola II toho istého nariadenia, nazvaná „Medzinárodná preprava“, obsahuje článok 3, ktorý stanovuje:

„Medzinárodná preprava sa vykonáva na základe držby licencie Spoločenstva, a ak je vodič štátnym príslušníkom tretej krajiny, v spojení s osvedčením vodiča.“

7 Článok 4 nariadenia č. 1072/2009 s názvom „Licencia Spoločenstva“, ktorý sa tiež nachádza v kapitole II tohto nariadenia, znie takto:

„1. Licenciu Spoločenstva vydáva členský štát v súlade s týmto nariadením každému dopravcovi, ktorý prepravuje tovar v prenájme alebo za úhradu a ktorý:

a) je usadený v uvedenom členskom štáte v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva a vnútroštátnymi právnymi predpismi uvedeného členského štátu a

b) je v členskom štáte, kde je usadený, oprávnený vykonávať medzinárodnú prepravu tovaru po ceste v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva a vnútroštátnymi právnymi predpismi tohto členského štátu týkajúcimi sa prístupu k povolaniu prevádzkovateľa nákladnej cestnej dopravy.

2. Licenciu Spoločenstva vydáva príslušný orgán členského štátu, v ktorom je dopravca usadený, na obdobie najviac desiatich rokov, ktoré možno obnoviť.

…“

8 Kapitola III tohto nariadenia s názvom „Kabotáž“ obsahuje článok 8, ktorý stanovuje:

„1. Každý dopravca vykonávajúci prepravu v prenájme alebo za úhradu, ktorý je držiteľom licencie Spoločenstva a ktorého vodič, ak je štátnym príslušníkom tretieho štátu, je držiteľom osvedčenia vodiča, je za podmienok ustanovených v tejto kapitole oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu.

2. Dopravcovia uvedení v odseku 1 môžu po dodaní tovaru prepravovaného v rámci medzinárodnej prepravy z iného členského štátu alebo z tretej krajiny do hostiteľského členského štátu uskutočniť s tým istým vozidlom alebo v prípade jazdnej súpravy s motorovým vozidlom toho istého vozidla najviac tri následné kabotážne prepravy. …

3. Služby vnútroštátnej nákladnej cestnej dopravy, ktoré vykonáva v hostiteľskom členskom štáte dopravca, ktorý v ňom nie je usadený, sa považujú za služby v súlade s týmto nariadením len vtedy, ak dopravca môže poskytnúť jasný dôkaz o dovoze v rámci medzinárodnej prepravy a o každej následnej kabotážnej preprave.

Dôkaz uvedený v prvom pododseku musí obsahovať minimálne tieto podrobné údaje pre každú činnosť:

a) meno, adresu a podpis odosielateľa;

b) meno, adresu a podpis dopravcu;

c) meno a adresu príjemcu a po dodaní tovaru aj jeho podpis a dátum dodania;

d) miesto a dátum prevzatia tovaru a určené miesto dodania;

e) bežný opis druhu tovaru a spôsobu balenia a v prípade nebezpečného tovaru jeho všeobecne uznaný opis, ako aj počet balení a ich osobitné označenie a čísla;

f) brutto hmotnosť tovaru alebo jeho inak vyjadrené množstvo;

g) evidenčné čísla motorového vozidla a prívesu.

4. Na dôkaz toho, že sa splnili podmienky stanovené v tomto článku, sa nepožadujú dodatočné dokumenty.

5. Každý dopravca oprávnený vykonávať v členskom štáte, kde je usadený, v súlade s právnymi predpismi členského štátu nákladnú cestnú dopravu v prenájme alebo za úhradu podľa článku 1 ods. 5 písm. a), b) a c) je oprávnený za podmienok stanovených v tejto kapitole vykonávať kabotážnu prepravu toho istého druhu alebo kabotážnu prepravu vozidlami tej istej kategórie.

6. Povolenie vykonávať kabotážnu prepravu v rámci druhov prepravy uvedených v článku 1 ods. 5 písm. d) a e) nie je obmedzené.“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

9 Žalobca vo veci samej je majiteľom podniku so sídlom v Poľsku, ktorý vyrába obaly z dreva a vykonáva prepravu tovaru. Tento podnik je držiteľom licencie Spoločenstva.

10 Dňa 10. júla 2018 bol kamión zaregistrovaný v Poľsku, ktorý patrí žalobcovi vo veci samej, predmetom cestnej kontroly, keď prevážal papier a lepenku z miesta nakládky nachádzajúceho sa v obci Krostitz (Nemecko) až do miesta vykládky nachádzajúceho sa v meste Schwedt-sur-Odere (Nemecko). Bolo teda konštatované, že vykonáva kabotážnu prepravu potvrdenú príslušnými dokladmi, t. j. dodacím listom, objednávkou prepravy a potvrdením o vážení.

11 Počas tejto cestnej kontroly bol predložený nákladný list nazývaný „CMR“ (Cargo Movement Requirement) s cieľom odôvodniť, že predmetná kabotážna preprava nasledovala po medzinárodnej preprave z iného členského štátu do hostiteľského členského štátu v zmysle článku 8 ods. 2 prvého pododseku nariadenia č. 1072/2009. Z predloženého dokumentu vyplýva, že v ten istý deň dotknutý kamión prepravoval z továrne podniku patriaceho žalobcovi vo veci samej, ktorá sa nachádza v Poľsku, tovar vyrobený a predávaný týmto podnikom zákazníkovi nachádzajúcemu sa v meste Freital (Nemecko).

12 Dňa 9. októbra 2018 BAG vypočul žalobcu vo veci samej ako vlastníka dopravcu. Uviedol teda, že kabotážna preprava, ktorá sa uskutočnila na spiatočnej ceste do Poľska, bola povolená podľa článku 8 ods. 6 nariadenia č. 1072/2009, keďže nasledovala po medzinárodnej preprave v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) tohto nariadenia.

13 BAG sa domnieval, že článok 1 ods. 5 písm. d) a článok 8 ods. 2 nariadenia č. 1072/2009 nemožno kombinovať. Podľa názoru BAG, ak by dopravca, ktorý vykonal medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) tohto nariadenia z jedného členského štátu do iného členského štátu, bol oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave podľa článku 8 ods. 2 tohto nariadenia, viedlo by to ku sťaženiu, ba až znemožneniu kontroly zo strany príslušných orgánov, pokiaľ ide o dodržiavanie ustanovení týkajúcich sa kabotážnej prepravy, pretože dopravca, ktorý vykonáva medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu, nepodlieha povinnosti držby licencie Spoločenstva ani predloženia dôkazov vymenovaných v článku 8 ods. 3 uvedeného nariadenia.

14 V dôsledku toho rozhodnutím z 30. októbra 2018 BAG uložil žalobcovi vo veci samej pokutu vo výške 1 250 eur za porušenie právnej úpravy týkajúcej sa kabotážnej prepravy.

15 Žalobca vo veci samej podal proti tomuto rozhodnutiu žalobu na vnútroštátny súd.

16 Tento súd sa domnieva, že riešenie sporu, ktorý prejednáva, závisí od otázky, či dopravca, ktorý v súlade s článkom 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009 vykonal medzinárodnú prepravu tovaru z jedného členského štátu do iného členského štátu, je oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave na území tohto iného členského štátu na základe článku 8 tohto nariadenia. Konkrétne sa pýta na otázku, či takáto medzinárodná preprava predstavuje medzinárodnú prepravu v zmysle článku 8 ods. 2 uvedeného nariadenia. Podľa neho sa nezdá, že by sa táto otázka riešila v členských štátoch, najmä v Poľsku a Nemecku, jednotne.

17 Za týchto podmienok Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Má sa článok 8 ods. 2 prvá veta [nariadenia č. 1072/2009] vykladať v tom zmysle, že o medzinárodnú prepravu v zmysle uvedeného ustanovenia ide aj vtedy, keď sa uskutoční preprava spĺňajúca podmienky podľa článku 1 ods. 5 písm. d) tohto nariadenia?“

O prejudiciálnej otázke

O prípustnosti

18 Žalobca vo veci samej spochybňuje prípustnosť návrhu na začatie prejudiciálneho konania, pričom tvrdí, že takto požadovaný výklad práva Únie nie je nevyhnutný na vyriešenie sporu vo veci samej a že v každom prípade Súdny dvor nemá k dispozícii skutkové a právne podklady potrebné na užitočné zodpovedanie otázky, ktorá mu bola položená.

19 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora v rámci postupu zakotveného v článku 267 ZFEÚ prináleží iba vnútroštátnym súdom, ktoré prejednávajú spor a ktoré musia niesť zodpovednosť za následné súdne rozhodnutie, aby so zreteľom na osobitosti každej veci posúdili tak potrebu rozhodnutia v prejudiciálnom konaní na účel vyhlásenia svojho rozsudku, ako aj dôležitosť otázok, ktoré kladú Súdnemu dvoru. Ak sa teda položené otázky týkajú výkladu práva Únie, Súdny dvor je v zásade povinný rozhodnúť. Z toho vyplýva, že pri otázkach týkajúcich sa práva Únie platí prezumpcia relevantnosti. Súdny dvor môže odmietnuť rozhodnúť o návrhu predloženom vnútroštátnym súdom len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Únie nijako nesúvisí s existenciou alebo predmetom sporu vo veci

samej, ak ide o hypotetický problém alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými a právnymi podkladmi nevyhnutnými na užitočnú odpoveď na otázky, ktoré sa mu položili (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. februára 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, body 28 a 29, ako aj citovanú judikatúru).

20 V prejednávanej veci sa však nezdá zjavné, že by výklad článku 1 ods. 5 písm. d) a článku 8 ods. 2 nariadenia č. 1072/2009, o ktorý žiada vnútroštátny súd, nemal žiadnu súvislosť s existenciou alebo predmetom sporu vo veci samej, sa týkal hypotetického problému, alebo že by Súdny dvor nedisponoval skutkovými a právnymi podkladmi potrebnými na užitočnú odpoveď na otázku, ktorá mu bola položená. Naopak z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že vnútroštátny súd odôvodnene vyjadruje pochybnosti, pokiaľ ide o výklad, ktorý treba dať dotknutým ustanoveniam práva Únie, a v tejto súvislosti poskytuje podrobný opis skutkových okolností.

21 Návrh na začatie prejudiciálneho konania preto treba vyhlásiť za prípustný.

O veci samej

22 Treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora v rámci postupu spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom zakotveného v článku 267 ZFEÚ prislúcha Súdnemu dvoru poskytnúť vnútroštátnemu súdu odpoveď potrebnú na rozhodnutie vo veci, o ktorej vnútroštátny súd rozhoduje. Vzhľadom na to Súdnemu dvoru prináleží v prípade potreby preformulovať otázky, ktoré sú mu položené. Povinnosťou Súdneho dvora je totiž vykladať všetky ustanovenia práva Únie, ktoré vnútroštátne súdy potrebujú na rozhodovanie o žalobách, ktoré im boli predložené, aj keď tieto ustanovenia nie sú výslovne spomenuté v otázkach položených Súdnemu dvoru týmito súdmi (rozsudok z 28. júna 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, bod 40 a citovaná judikatúra).

23 V dôsledku toho, hoci z formálneho hľadiska vnútroštátny súd svoje otázky obmedzil iba na výklad článku 8 ods. 2 a článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009, táto okolnosť nebráni Súdnemu dvoru podať vnútroštátnemu súdu všetky aspekty výkladu práva Únie, ktoré môžu byť užitočné na rozhodnutie vo veci, ktorá mu bola predložená, bez ohľadu na to, či ich vnútroštátny súd uviedol, alebo neuviedol v znení svojich otázok. Súdnemu dvoru v tejto súvislosti prináleží, aby zo všetkých informácií, ktoré poskytol vnútroštátny súd, a najmä z odôvodnenia rozhodnutia vnútroštátneho súdu, vybral tie ustanovenia práva Únie, ktoré si so zreteľom na predmet sporu vyžadujú výklad (rozsudok z 28. júna 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, bod 41 a citovaná judikatúra).

24 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že vnútroštátny súd chce vedieť, či je dopravca, ktorý vykonal medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009 z jedného členského štátu do iného členského štátu, oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave na území tohto iného členského štátu na základe článku 8 tohto nariadenia.

25 Okrem toho samotný žalobca vo veci samej uznáva, že pred použitím na vykonávanie kabotážnej prepravy, ktorá bola predmetom cestnej kontroly, jeho kamión prevážal tovar, ktorý vyrobil a predával z jeho závodu nachádzajúceho sa v Poľsku, do podniku zákazníka, ktorý ho kúpil, nachádzajúceho sa v Nemecku, čo nie je sporné. Vnútroštátnemu súdu však prináleží overiť, či takáto preprava predstavuje medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle

článku 1 ods. 5 písm. d) bodov i) až v) nariadenia č. 1072/2009, najmä pokiaľ ide o požiadavku stanovenú v bode v), ktorá sa týka vedľajšej povahy tejto činnosti v rámci celkových činností podniku.

26 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba položenú otázku chápať tak, že sa v podstate týka toho, či sa má nariadenie č. 1072/2009 vykladať v tom zmysle, že dopravca vykonávajúci prepravu tovaru po ceste, ktorý vykonal medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) tohto nariadenia z jedného členského štátu do iného členského štátu, je oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave na území tohto iného členského štátu na základe článku 8 uvedeného nariadenia, a v prípade kladnej odpovede, za akých podmienok.

27 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že nariadenie č. 1072/2009 sa v súlade so svojím článkom 1 ods. 1 a 4 uplatňuje najmä na medzinárodnú prepravu tovaru po ceste vykonávanú v prenájme alebo za úhradu na území Únie, ako aj na kabotážnu prepravu, ktorá je podľa článku 2 bodu 6 tohto nariadenia definovaná ako „vnútroštátna preprava v prenájme alebo za úhradu, ktorá sa vykonáva dočasne v hostiteľskom členskom štáte“.

28 Nariadenie č. 1072/2009 vo svojej kapitole II uvádza pravidlá, ktorým podlieha medzinárodná preprava. Táto kapitola II obsahuje článok 3 tohto nariadenia, ktorý stanovuje všeobecnú zásadu, podľa ktorej „medzinárodná preprava sa vykonáva na základe držby licencie Spoločenstva, a ak je vodič štátnym príslušníkom tretej krajiny, v spojení s osvedčením vodiča“.

29 Článok 1 ods. 5 písm. a) až e) nariadenia č. 1072/2009 však stanovuje, že dopravcovia vykonávajúci prepravu tovaru po ceste v rámci určitých druhov prepravy nepodliehajú požiadavke licencie Spoločenstva a sú oslobodení od akýchkoľvek povolení na prepravu. Tak je to v prípade prepravy pošty uskutočnenej v rámci režimu univerzálnej služby [článok 1 ods. 5 písm. a) tohto nariadenia], prepravy poškodených alebo pokazených vozidiel [článok 1 ods. 5 písm. b) uvedeného nariadenia], prepravy tovaru v motorových vozidlách, ktorých celková povolená hmotnosť vrátane prívesného vozidla nepresahuje 3,5 tony [článok 1 ods. 5 písm. c) toho istého nariadenia] a prepravy tovaru v motorových vozidlách vykonanej pre vlastnú potrebu [článok 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009] alebo prepravy liečiv, lekárskych prístrojov, vybavenia a iných tovarov potrebných pre lekársku starostlivosť v prípade naliehavej pomoci, najmä pri prírodných katastrofách [článok 1 ods. 5 písm. e) nariadenia č. 1072/2009].

30 Zo spoločného výkladu týchto ustanovení vyplýva, že medzinárodná preprava tovaru uskutočnená pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009 nepodlieha požiadavkám stanoveným v článku 3 tohto nariadenia.

31 Kapitola III nariadenia č. 1072/2009 s názvom „Kabotáž“ obsahuje pravidlá týkajúce sa kabotážnej prepravy. Táto kapitola III obsahuje najmä článok 8 tohto nariadenia, nazvaný „Všeobecná zásada“, ktorý stanovuje všeobecné pravidlá, ktoré sa uplatňujú na kabotážnu prepravu.

32 Treba uviesť, že tento článok 8 stanovuje rôzne pravidlá, pokiaľ ide o prístup ku kabotážnej preprave podľa toho, či táto preprava nasleduje po medzinárodnej preprave tovaru po ceste vykonanej za úhradu pre potrebu inej osoby alebo medzinárodnej preprave tovaru po ceste vykonanej pre vlastnú potrebu.

33 Na jednej strane totiž článok 8 ods. 1 nariadenia č. 1072/2009 zakotvuje všeobecnú zásadu podľa ktorej „každý dopravca vykonávajúci prepravu v prenájme alebo za úhradu, ktorý je držiteľom licencie Spoločenstva a ktorého vodič, ak je štátnym príslušníkom tretieho štátu, je držiteľom osvedčenia vodiča, je za podmienok ustanovených v tejto kapitole oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu“.

34 Z toho vyplýva, že dopravcovia, ktorí vykonávali medzinárodnú prepravu tovaru po ceste za úhradu pre potrebu inej osoby z jedného členského štátu do iného členského štátu, sú oprávnení vykonávať na území tohto iného členského štátu kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave, ak spĺňajú požiadavky stanovené v článku 3 nariadenia č. 1072/2009.

35 Na druhej strane článok 8 ods. 6 nariadenia č. 1072/2009 stanovuje, že povolenie vykonávať kabotážnu prepravu v rámci druhov prepravy uvedených v článku 1 ods. 5 písm. d) tohto nariadenia nie je obmedzené.

36 Keďže, ako bolo pripomenuté v bode 27 tohto rozsudku, pojem „kabotážna preprava“ je na účely nariadenia č. 1072/2009 definovaný ako „vnútroštátna preprava v prenájme alebo za úhradu“ pre potrebu inej osoby, článok 8 ods. 6 tohto nariadenia sa na rozdiel od toho, čo vo svojich písomných pripomienkach tvrdia BAG, talianska vláda a Európska komisia, nemôže vzťahovať na kabotážnu prepravu vykonávanú pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) uvedeného nariadenia.

37 Článok 8 ods. 6 nariadenia č. 1072/2009 treba v skutočnosti chápať tak, že stanovuje výnimku zo všeobecnej zásady zakotvenej v článku 8 ods. 1 tohto nariadenia.

38 V súlade s článkom 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009 totiž medzinárodná preprava tovaru uskutočnená pre vlastnú potrebu nepodlieha, ako bolo uvedené v bode 30 tohto rozsudku, požiadavkám stanoveným v článku 3 tohto nariadenia.

39 Zo znenia článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009 v spojení s jeho článkom 8 ods. 6 tak vyplýva, že dopravcovia, ktorí vykonávajú medzinárodnú prepravu tovaru po ceste pre vlastnú potrebu z jedného členského štátu do iného členského štátu, môžu vykonávať na území tohto iného členského štátu kabotážnu prepravu bez toho, aby podliehali požiadavkám stanoveným v článku 3 a článku 8 ods. 1 tohto nariadenia.

40 Treba preto konštatovať, že dopravca vykonávajúci prepravu tovaru po ceste, ktorý vykonal medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009 z jedného členského štátu do iného členského štátu, je oprávnený vykonávať v súlade s článkom 8 ods. 6 tohto nariadenia kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave na území tohto iného členského štátu bez toho, aby podliehal požiadavkám stanoveným v článku 3 a článku 8 ods. 1 uvedeného nariadenia.

41 Pokiaľ ide o podmienky týkajúce sa tejto kabotážnej prepravy, treba zdôrazniť, že článok 8 ods. 2 až 5 nariadenia č. 1072/2009 stanovuje podmienky, za ktorých môžu dopravcovia vykonávať túto kabotáž.

42 Podľa znenia článku 8 ods. 2 prvého pododseku nariadenia č. 1072/2009 „dopravcovia uvedení v odseku 1 môžu po dodaní tovaru prepravovaného v rámci medzinárodnej prepravy z iného členského štátu alebo z tretej krajiny do hostiteľského členského štátu uskutočniť s tým istým vozidlom alebo v prípade jazdnej súpravy s motorovým vozidlom toho istého vozidla najviac tri následné kabotážne prepravy“. Toto ustanovenie okrem toho spresňuje, že „posledná vykládka

počas kabotážnej prepravy pred opustením hostiteľského členského štátu sa musí uskutočniť do siedmich dní od poslednej vykládky v hostiteľskom členskom štáte počas dovozu v rámci medzinárodnej prepravy“.

43 Článok 8 ods. 2 druhý pododsek nariadenia č. 1072/2009 stanovuje, že „dopravcovia môžu v lehote uvedenej v prvom pododseku uskutočniť niektoré alebo všetky kabotážne prepravy povolené podľa prvého pododseku v ktoromkoľvek členskom štáte za predpokladu, že sa obmedzia na jednu kabotáž v každom členskom štáte počas troch dní, ktoré nasledujú po vstupe prázdneho vozidla na územie predmetného členského štátu“.

44 Článok 8 ods. 3 prvý pododsek nariadenia č. 1072/2009 stanovuje, že „služby vnútroštátnej nákladnej cestnej dopravy, ktoré vykonáva v hostiteľskom členskom štáte dopravca, ktorý v ňom nie je usadený“, teda kabotážna preprava, sa považujú za služby v súlade s týmto nariadením „len vtedy, ak dopravca môže poskytnúť jasný dôkaz o dovoze v rámci medzinárodnej prepravy a o každej následnej kabotážnej preprave“.

45 Tieto dôkazy, ktorých zoznam uvádza článok 8 ods. 3 druhý pododsek písm. a) až g) nariadenia č. 1072/2009, zahŕňajú nasledujúce údaje pre každú prepravu: meno, adresu a podpis odosielateľa [článok 8 ods. 3 písm. a) tohto nariadenia], meno, adresu a podpis dopravcu [článok 8 ods. 3 písm. b) uvedeného nariadenia], meno a adresu príjemcu, a po dodaní tovaru aj jeho podpis a dátum dodania [článok 8 ods. 3 písm. c) toho istého nariadenia], miesto a dátum prevzatia tovaru a určené miesto dodania [článok 8 ods. 3 písm. d) nariadenia č. 1072/2009], bežný opis druhu tovaru a spôsobu balenia, a v prípade nebezpečného tovaru jeho všeobecne uznaný opis, ako aj počet balení a ich osobitné označenie a čísla [článok 8 ods. 3 písm. e) tohto nariadenia], brutto hmotnosť tovaru alebo jeho inak vyjadrené množstvo [článok 8 ods. 3 písm. f) uvedeného nariadenia], ako aj evidenčné čísla motorového vozidla a prívesu [článok 8 ods. 3 písm. g) toho istého nariadenia].

46 Článok 8 ods. 4 nariadenia č. 1072/2009 stanovuje, že na dôkaz toho, že sa splnili podmienky stanovené v článku 8 tohto nariadenia, sa nepožadujú dodatočné dokumenty.

47 Treba uviesť, že hoci článok 8 ods. 2 nariadenia č. 1072/2009 odkazuje na „dopravcov uvedených v odseku 1“ tohto článku 8 a že ako bolo uvedené v bode 37 tohto rozsudku, článok 8 ods. 1 tohto nariadenia sa neuplatňuje na dopravcov, ktorí uskutočňujú medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu, táto okolnosť nemôže spochybniť skutočnosť, že podmienky týkajúce sa kabotážnej prepravy stanovené v článku 8 ods. 2 až 4 uvedeného nariadenia sa majú uplatňovať na všetku kabotážnu prepravu, keďže tá sa, ako vyplýva z jej definície, uskutočňuje za úhradu pre potrebu inej osoby, a to bez toho, aby bola dôležitou okolnosť, či táto kabotážna preprava nasleduje po medzinárodnej preprave tovaru uskutočnenej za úhradu pre potrebu inej osoby, alebo medzinárodnej preprave tovaru uskutočnenej pre vlastnú potrebu.

48 Ako totiž potvrdzuje použitie výrazu „je za podmienok ustanovených v tejto kapitole oprávnený“ alebo aj výrazu „povolenie vykonávať kabotážnu prepravu“ v článku 8 ods. 1 nariadenia č. 1072/2009 a v článku 8 ods. 6 tohto nariadenia, tieto ustanovenia upravujú výlučne povolenie vykonávať kabotážnu prepravu.

49 Okrem toho, hoci rovnako ako medzinárodná preprava tovaru pre vlastnú potrebu, preprava tovaru po ceste za úhradu pre potrebu inej osoby uvedená v článku 1 ods. 5 písm. a) až c) nariadenia č. 1072/2009 nepodlieha požiadavkám stanoveným v článku 3 tohto nariadenia, nič to nemení na skutočnosti, že v súlade s článkom 8 ods. 5 uvedeného nariadenia sú dopravcovia

oprávnení vykonávať kabotážnu prepravu tej istej povahy alebo kabotážnu prepravu s vozidlami rovnakej kategórie s výhradou, že dodržiavajú podmienky stanovené v kapitole III toho istého nariadenia, týkajúcej sa kabotáže. V dôsledku toho táto kabotážna preprava v každom prípade podlieha podmienkam stanoveným v článku 8 ods. 2 až 4 nariadenia č. 1072/2009.

50 V dôsledku toho sa pravidlá týkajúce sa kabotážnej prepravy stanovené v článku 8 ods. 2 až 4 nariadenia č. 1072/2009 uplatňujú nielen na kabotážnu prepravu nasledujúcu po medzinárodnej preprave tovaru za úhradu pre potrebu inej osoby, ale aj na kabotážnu prepravu nasledujúcu po medzinárodnej preprave tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009.

51 Iba takýto výklad je v súlade s cieľom sledovaným nariadením č. 1072/2009. Skutočnosť, že všetky kabotážne prepravy, vrátane kabotážnej prepravy nasledujúcej po medzinárodnej preprave pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009, podliehajú podmienkam stanoveným v článku 8 ods. 2 až 4 tohto nariadenia, totiž umožňuje zabezpečiť potrebný účinok prísnych pravidiel upravujúcich kabotážnu prepravu tak, aby sa predišlo tomu, aby sa táto preprava vykonávala spôsobom vytvárajúcim stálu alebo neprerušenú činnosť v rámci hostiteľského členského štátu, a tým sa zabezpečila dočasná povaha kabotáže, ktorá v súlade s odôvodneniami 13 a 15 predstavuje jeden z cieľov sledovaných nariadením č. 1072/2009.

52 Z toho vyplýva, že na účely zabezpečenia potrebného účinku nariadenia č. 1072/2009 môžu dopravcovia, ktorí uskutočnili medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) tohto nariadenia z jedného členského štátu do iného členského štátu, vykonávať na území tohto iného členského štátu kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave, avšak s výhradou, že budú splnené podmienky stanovené v článku 8 ods. 2 až 4 uvedeného nariadenia.

53 Tento záver nemožno spochybniť argumentáciou, ktorú uvádzajú BAG a talianska vláda, podľa ktorej vzhľadom na to, že dopravcovia, ktorí vykonávajú medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu, nie sú povinní mať licenciu Spoločenstva a prípadne osvedčenie vodiča, nie je možné v rámci kabotážnej prepravy nasledujúcej po tejto medzinárodnej preprave kontrolovať dodržiavanie pravidiel týkajúcich sa kabotážnej prepravy, najmä podmienok stanovených v článku 8 nariadenia č. 1072/2009, a zabezpečiť dočasnosť kabotážnej prepravy.

54 Naopak zo skutočností uvedených v spise, ktorý má Súdny dvor k dispozícii, vyplýva, že je možné vyžadovať od dopravcov, ktorí po vykonaní medzinárodnej prepravy pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) nariadenia č. 1072/2009 z jedného členského štátu do iného členského štátu následne uskutočňujú kabotážnu prepravu na území tohto iného členského štátu, aby predložili dôkazy jasne preukazujúce túto medzinárodnú prepravu, ako aj každú kabotážnu prepravu vykonávanú následne v súlade s článkom 8 ods. 3 tohto nariadenia. V prejednávanej veci bol totiž žalobca vo veci samej v jeho postavení dopravcu schopný pri cestnej kontrole, predmetom ktorej bol jeho kamión, predložiť príslušným orgánom nákladný list jasne potvrdzujúci medzinárodnú prepravu pre vlastnú potrebu do dotknutého členského štátu, ako aj príslušné doklady týkajúce sa kabotážnej prepravy nasledujúcej po tejto medzinárodnej preprave vykonanej na území tohto členského štátu.

55 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že nariadenie č. 1072/2009 sa má vykladať v tom zmysle, že dopravca, ktorý vykonal medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) tohto nariadenia z jedného členského štátu do iného členského štátu, je na základe článku 8 ods. 6 uvedeného nariadenia

oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave na území tohto iného členského štátu, avšak s výhradou dodržania podmienok stanovených v článku 8 ods. 2 až 4 toho istého nariadenia.

O trovách

56 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol:

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh sa má vykladať v tom zmysle, že dopravca, ktorý vykonal medzinárodnú prepravu tovaru pre vlastnú potrebu v zmysle článku 1 ods. 5 písm. d) tohto nariadenia z jedného členského štátu do iného členského štátu, je na základe článku 8 ods. 6 uvedeného nariadenia oprávnený vykonávať kabotážnu prepravu nasledujúcu po tejto medzinárodnej preprave na území tohto iného členského štátu, avšak s výhradou dodržania podmienok stanovených v článku 8 ods. 2 až 4 toho istého nariadenia.

Podpisy