Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

8 päivänä heinäkuuta 2021 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Asetus (EY) N:o 1072/2009 – 1 artiklan 5 kohdan d alakohta – 8 artikla – Maanteiden kansainvälinen tavaraliikenne jäsenvaltiosta toiseen – Kyseistä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraava kabotaasiliikenne jälkimmäisen jäsenvaltion alueella – Rajoitukset – Yhteisön liikennelupaa ja tarvittaessa kuljetuslupaa koskeva vaatimus – Poikkeukset – Omaan lukuun suoritettua kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraava kabotaasiliikenne – Edellytykset

Asiassa C-937/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Amtsgericht Köln (Kölnin alioikeus, Saksa) on esittänyt 25.11.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 23.12.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

KA,

Staatsanwaltschaft Kölnin ja

Bundesamt für Güterverkehrin

osallistuessa asian käsittelyyn,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja N. Wahl sekä tuomarit F. Biltgen (esittelevä tuomari) ja J. Passer,

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– KA, edustajanaan S. Domaradzki, adwokat,

– Bundesamt für Güterverkehr, asiamiehenään A. Marquardt,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– Euroopan komissio, asiamiehinään T. Scharf ja C. Vrignon,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21.10.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 72) tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat pääasian sakon riitauttaja KA ja Bundesamt für Güterverkehr (liittovaltion tavaraliikennevirasto, Saksa; jäljempänä BAG) ja joka koskee sakon määräämistä kabotaasiliikennettä koskevien säännösten rikkomisesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen N:o 1072/2009 johdanto-osan 13 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(13) Liikenteenharjoittajilla, joille on myönnetty tässä asetuksessa säädetty yhteisön liikennelupa, ja liikenteenharjoittajilla, joille on myönnetty lupa harjoittaa tiettyjen luokkien mukaista kansainvälistä tavaraliikennettä, olisi oltava oikeus harjoittaa tilapäisesti tämän asetuksen mukaisesti kansallista liikennettä jäsenvaltiossa, jossa liikenteenharjoittajalla ei ole sääntömääräistä kotipaikkaa eikä muuta toimipaikkaa. – –

– –

(15) [EUT-]sopimuksen sijoittautumisoikeutta koskevien määräysten soveltamista rajoittamatta kabotaasiliikenne muodostuu liikenteenharjoittajien suorittamasta palvelujen tarjoamisesta jäsenvaltiossa, johon ne eivät ole sijoittuneet, eikä sitä – – saisi kieltää niin kauan kuin sitä ei suoriteta siten, että se voitaisiin katsoa pysyväksi tai jatkuvaksi toiminnaksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Tämän vaatimuksen täytäntöönpanon tukemiseksi kabotaasiliikenteen suoritustiheys ja ajanjakso, jona sitä voidaan suorittaa, olisi määriteltävä selkeämmin. Aikaisemmin tällainen kansallinen liikenne oli sallittua tilapäisesti. Käytännössä on ollut vaikeaa määritellä, mikä on sallittua liikennettä. Sen vuoksi tarvitaan selkeitä ja helposti valvottavissa olevia sääntöjä.”

4 Tämän asetuksen 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan toisen lukuun [Euroopan unionin] alueella harjoitettavaan maanteiden kansainväliseen tavaraliikenteeseen.

– –

4. Tätä asetusta sovelletaan kansalliseen maanteiden tavaraliikenteeseen, jota muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja harjoittaa tilapäisesti siten kuin III luvussa säädetään.

5. Seuraavat kuljetukset ja niihin liittyvä ajoneuvojen kuljettaminen tyhjänä eivät edellytä yhteisön liikennelupaa, ja ne on vapautettu kaikista kuljetusluvista:

a) osana yleispalvelua harjoitettava postinkuljetus;

b) vahingoittuneiden tai rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetus;

c) tavarankuljetus moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa, perävaunut mukaan lukien, on enintään 3,5 tonnia;

d) tavarakuljetukset moottoriajoneuvolla seuraavin edellytyksin:
   i) kuljetettavat tavarat kuuluvat yritykselle tai yritys on myynyt, ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut, jalostanut tai korjannut ne;
   ii) kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella.
   iii) kuljetuksessa käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajina toimii yrityksen henkilöstö tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö;
   iv) kuljetuksessa käytettävät ajoneuvot kuuluvat yritykselle tai ovat yrityksen lykkäävin ehdoin ostamia tai ne ovat sen vuokraamia – – ja
   v) tällainen kuljetus on ainoastaan toissijainen yrityksen kokonaistoimintaan nähden;

e) lääkkeiden, lääkinnällisten välineiden ja laitteiden sekä muiden kiireiseen lääkinnälliseen apuun tarvittavien välineiden kuljetus, erityisesti luonnonmullistusten yhteydessä.

– –

6. Edellä olevan 5 kohdan säännökset eivät vaikuta edellytyksiin, joilla kukin jäsenvaltio antaa omille kansalaisilleen luvan harjoittaa mainitussa kohdassa tarkoitettua toimintaa.”

5 Kyseisen asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

1) ’ajoneuvolla’ yksinomaan tavaroiden kuljetukseen käytettävää moottoriajoneuvoa, joka on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, tai ajoneuvojen yhdistelmää, josta ainakin moottoriajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa;

– –

3) ’vastaanottavalla jäsenvaltiolla’ jäsenvaltiota, jossa liikenteenharjoittaja harjoittaa toimintaa ja joka ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltio;

4) ’muulla kuin jäsenvaltiosta olevalla liikenteenharjoittajalla’ maanteiden tavaraliikenteen harjoittajaa, joka toimii vastaanottavassa jäsenvaltiossa;

5) ’kuljettajalla’ ketä tahansa henkilöä, joka kuljettaa ajoneuvoa lyhyenkin ajan tai jonka tehtäviin kuuluu olla ajoneuvossa matkustajana ollakseen tarvittaessa käytettävissä ajoneuvon kuljettamiseen;

6) ’kabotaasiliikenteellä’ kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa tämän asetuksen mukaisesti;

– –”

6 Saman asetuksen II luku, jonka otsikko on ”Kansainväliset kuljetukset”, sisältää 3 artiklan, jossa säädetään seuraavaa:

”Kansainvälisten kuljetusten suorittajalla on oltava yhteisön liikennelupa sekä lisäksi kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen.”

7 Asetuksen N:o 1072/2009 4 artiklassa, jonka otsikko on ”Yhteisön liikennelupa” ja joka myös sisältyy asetuksen II lukuun, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltion on myönnettävä yhteisön liikennelupa tämän asetuksen mukaisesti toisen lukuun tavaraa maanteitse kuljettavalle liikenteenharjoittajalle:

a) joka on sijoittautunut kyseiseen jäsenvaltioon, yhteisön lainsäädännön ja kyseisen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti; ja

b) jolla on sekä [unionin] lainsäädännön että sijoittautumisjäsenvaltion maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevan lainsäädännön mukaisesti oikeus harjoittaa maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä kyseisessä jäsenvaltiossa.

2. Yhteisön liikenneluvan myöntävät sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset enintään kymmeneksi vuodeksi, ja se voidaan uusia.

– –”

8 Kyseisen asetuksen III luku, jonka otsikko on ”Kabotaasi”, sisältää 8 artiklan, jossa säädetään seuraavaa:

”1. Jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa ja jonka kuljettajalla, jos hän on kolmannen maan kansalainen, on kuljettajatodistus, on tässä luvussa säädetyin edellytyksin oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut liikenteenharjoittajat saavat ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. – –

3. Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoittamaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä pidetään tämän asetuksen mukaisena ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksestaan sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetussa todisteessa on oltava kunkin matkan osalta seuraavat tiedot:

a) lähettäjän nimi, osoite ja allekirjoitus;

b) liikenteenharjoittajan nimi, osoite ja allekirjoitus;

c) vastaanottajan nimi, osoite ja allekirjoitus sekä toimituspäivä, kun tavarat on toimitettu;

d) tavaroiden haltuunottopaikka ja -aika sekä määräpaikka;

e) tavaralajin yleisesti käytetty nimitys ja pakkaustapa sekä, kun on kyse vaarallisista tavaroista, tavaran yleisesti hyväksytty nimitys sekä kollien määrä, niiden erityismerkinnät ja numerot;

f) tavaran kokonaismassa tai sen määrä muulla tavoin ilmaistuna;

g) moottoriajoneuvon ja perävaunun rekisterinumero.

4. Tässä artiklassa säädettyjen ehtojen täyttymisen osoittamiseksi ei vaadita mitään muuta asiakirjaa.

5. Jokainen liikenteenharjoittaja, joka sijoittautumisjäsenvaltionsa lainsäädännön mukaan on oikeutettu harjoittamaan toisen lukuun 1 artiklan 5 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettua maanteiden tavaraliikennettä, on tilanteen mukaan oikeutettu tässä luvussa säädetyin edellytyksin harjoittamaan samanlaista kabotaasiliikennettä tai kabotaasiliikennettä saman luokan ajoneuvoilla.

6. Lupaa harjoittaa 1 artiklan 5 kohdan d ja e alakohdassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä eivät koske mitkään rajoitukset.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

9 KA omistaa Puolaan sijoittautuneen yrityksen, joka valmistaa puupakkauksia ja suorittaa tavarakuljetuksia. Kyseisellä yrityksellä on yhteisön liikennelupa.

10 KA:lle kuuluva Puolassa rekisteröity kuorma-auto tarkastettiin 10.7.2018 tienvarsivalvonnan yhteydessä, kun se oli kuljettamassa paperia ja pahvia Krostitzissa (Saksa) sijaitsevasta lastauspaikasta Schwedt/Oderissa (Saksa) sijaitsevaan purkamispaikkaan. Tällöin todettiin, että se oli ajamassa kabotaasimatkaa, mikä osoitettiin asianmukaisilla asiakirjoilla eli lähetystodistuksella, kuljetussopimuksella ja punnituslipukkeella.

11 Tienvarsivalvonnan yhteydessä esitettiin niin sanottu CMR-rahtikirja (Cargo Movement Requirement) sen osoittamiseksi, että kyseinen kabotaasimatka seurasi välittömästi asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua toisesta jäsenvaltiosta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta. Tässä yhteydessä esitetystä asiakirjasta ilmenee, että tällä kuorma-autolla oli samana päivänä kuljetettu KA:n Puolassa sijaitsevan yrityksen tehtaalta tavaroita, jotka kyseinen yritys oli valmistanut ja myynyt Freitalissa (Saksa) olevalle asiakkaalleen.

12 BAG kuuli 9.10.2018 KA:ta liikenteenharjoittajan omistajan ominaisuudessa. Hän ilmoitti tällöin, että kabotaasimatka, joka oli ajettu paluumatkalla Puolaan, oli asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 6 kohdan nojalla sallittu, koska se seurasi välittömästi tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitettua kansainvälistä kuljetusta.

13 BAG katsoi, ettei asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohtaa ja 8 artiklan 2 kohtaa ollut mahdollista soveltaa yhdessä. BAG totesi, että jos liikenteenharjoittajalla, joka on suorittanut tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaan lukuunsa kansainvälisen tavarakuljetuksen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, olisi kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdan nojalla oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä välittömästi tämän kansainvälisen kuljetuksen jälkeen, toimivaltaisten viranomaisten olisi vaikeaa tai jopa mahdotonta valvoa sitä, että kabotaasiliikennettä koskevia säännöksiä noudatetaan, sillä liikenteenharjoittajalta, joka suorittaa omaan lukuunsa kansainvälistä tavarakuljetusta, ei edellytetä yhteisön liikenneluvan tai kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa lueteltujen todisteiden esittämistä.

14 Tämän johdosta BAG määräsi 30.10.2018 tekemällään päätöksellä KA:lle 1 250 euron suuruisen sakon kabotaasiliikennettä koskevien säännösten rikkomisesta.

15 KA riitautti kyseisen päätöksen ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa.

16 Kyseinen tuomioistuin katsoo, että sen käsiteltävänä olevan asian ratkaisu riippuu siitä, voiko liikenteenharjoittaja, joka on suorittanut asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdan mukaisen kansainvälisen tavarakuljetuksen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, harjoittaa tämän asetuksen 8 artiklan nojalla kyseistä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraavaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella. Se pohtii erityisesti sitä, onko tällaista kansainvälistä kuljetusta pidettävä kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kansainvälisenä kuljetuksena. Sen mukaan vaikuttaa siltä, että eri jäsenvaltioissa, erityisesti Puolassa ja Saksassa, tästä seikasta ei vallitse yhteisymmärrystä.

17 Näin ollen Amtsgericht Köln (Kölnin alioikeus, Saksa) päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko [asetuksen N:o 1072/2009] 8 artiklan 2 kohdan ensimmäistä virkettä tulkittava siten, että kyseessä on tässä säännöksessä tarkoitettu kansainvälinen kuljetus myös silloin, kun kyseinen kuljetus tapahtuu tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa säädetyn kuljetuksen yhteydessä?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

Tutkittavaksi ottaminen

18 KA väittää, ettei ennakkoratkaisupyyntöä voida ottaa tutkittavaksi, ja väittää, että näin pyydetty unionin oikeuden tulkinta ei ole tarpeen pääasian ratkaisemiseksi ja että unionin tuomioistuimella ei missään tapauksessa ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyyn kysymykseen.

19 Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklan mukaisessa menettelyssä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jossa asia on vireillä ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on kunkin asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Jos esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa, unionin tuomioistuimen on siten lähtökohtaisesti ratkaistava ne. Tästä seuraa, että unionin oikeutta koskevilla kysymyksillä oletetaan olevan merkitystä asian ratkaisemisen kannalta. Unionin tuomioistuin voi jättää tutkimatta kansallisen tuomioistuimen esittämän pyynnön ainoastaan, jos on ilmeistä, että pyydetyllä unionin oikeuden säännösten ja määräysten tulkitsemisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos unionin tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (ks. vastaavasti tuomio 26.2.2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, 28 ja 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

20 Nyt käsiteltävässä asiassa ei kuitenkaan ole ilmeistä, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen pyytämällä asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdan ja 8 artiklan 2 kohdan tulkinnalla ei olisi mitään yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen, että se koskisi luonteeltaan hypoteettista ongelmaa tai ettei unionin tuomioistuimella olisi tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyyn kysymykseen. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee päinvastoin, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tuo esiin perustellusti epäilyjä siitä, miten kyseisiä unionin oikeuden säännöksiä olisi tulkittava, ja esittää tässä yhteydessä yksityiskohtaisen selvityksen tosiseikoista.

21 Ennakkoratkaisupyyntö on näin ollen otettava tutkittavaksi.

Asiakysymys

22 On muistutettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyössä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Unionin tuomioistuimen on tämän vuoksi tarvittaessa muotoiltava sille esitetyt kysymykset uudelleen. Unionin tuomioistuimen tehtävänä on nimittäin tulkita kaikkia unionin oikeuden säännöksiä, joita kansalliset tuomioistuimet tarvitsevat ratkaistessaan niiden käsiteltäväksi saatettuja asioita, vaikka näitä säännöksiä ei olisi nimenomaisesti mainittu kansallisten tuomioistuinten unionin tuomioistuimelle esittämissä kysymyksissä (tuomio 28.6.2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, 40 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

23 On siis niin, että vaikka ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on muodollisesti rajoittanut kysymyksensä koskemaan vain asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdan ja 1 artiklan 5 kohdan d alakohdan tulkintaa, tämä seikka ei estä unionin tuomioistuinta esittämästä sille kaikkia unionin oikeuden tulkintaan liittyviä seikkoja, jotka saattavat olla hyödyllisiä kansallisen tuomioistuimen ratkaistessa käsiteltävänään olevan asian, riippumatta siitä, onko kansallinen tuomioistuin viitannut niihin kysymyksissään. Unionin tuomioistuimen on poimittava kaikista kansallisen tuomioistuimen esittämistä seikoista ja erityisesti

ennakkoratkaisupyynnön perusteluista ne unionin oikeutta koskevat seikat, joita on syytä tulkita, kun otetaan huomioon riidan kohde (ks. tuomio 28.6.2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

24 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään, onko liikenteenharjoittajalla, joka on suorittanut asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaan lukuunsa kansainvälisen tavarakuljetuksen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, tämän asetuksen 8 artiklan nojalla oikeus harjoittaa kyseistä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraavaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella.

25 KA myöntää lisäksi itsekin, että ennen kuin hänen kuorma-autoaan käytettiin tienvarsitarkastuksen kohteena olleen kabotaasimatkan ajamiseen, sillä oli kuljetettu kantajan Puolassa sijaitsevassa tehtaassa valmistettuja ja KA:n sieltä käsin myymiä tavaroita ne ostaneelle asiakasyritykselle Saksaan, mitä ei ole kiistetty. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on kuitenkin varmistettava, onko tällainen kuljetus asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdan i–v alakohdassa tarkoitettu omaan lukuun suoritettava kansainvälinen tavarakuljetus, erityisesti siltä osin kuin kyse on v alakohdan vaatimuksesta, joka mukaan kyseisen kuljetuksen on oltava ainoastaan toissijainen yrityksen kokonaistoimintaan nähden.

26 Edellä esitetyn perusteella esitetty kysymys on ymmärrettävä siten, että sillä tiedustellaan lähinnä, onko asetusta N:o 1072/2009 tulkittava siten, että maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, joka on suorittanut tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaan lukuunsa kansainvälisen tavarakuljetuksen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, on kyseisen asetuksen 8 artiklan nojalla oikeus harjoittaa kyseistä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraavaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella, ja – jos vastaus on myöntävä – millaisin edellytyksin.

27 Tältä osin on muistutettava, että asetusta N:o 1072/2009 sovelletaan sen 1 artiklan 1 ja 4 kohdan mukaan muun muassa toisen lukuun unionin alueella harjoitettavaan maanteiden kansainväliseen tavaraliikenteeseen sekä kabotaasiliikenteeseen, joka tämän asetuksen 2 artiklan 6 alakohdan määritelmän mukaan on ”kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa”.

28 Asetuksen N:o 1072/2009 II luvussa vahvistetaan kansainvälisiä kuljetuksia koskevat säännöt. Tähän II lukuun kuuluu kyseisen asetuksen 3 artikla, jossa vahvistetaan yleinen periaate, jonka mukaan ”kansainvälisten kuljetusten suorittajalla on oltava yhteisön liikennelupa sekä lisäksi kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen”.

29 Asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan a–e alakohdassa säädetään kuitenkin, että tietyntyyppisten kuljetusten yhteydessä maanteiden tavaraliikenteen harjoittajilta ei edellytetä yhteisön liikennelupaa, vaan ne on vapautettu kaikista kuljetusluvista. Tämä koskee osana yleispalvelua harjoitettavaa postinkuljetusta (tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan a alakohta), vahingoittuneen tai viallisen ajoneuvon kuljetusta (kyseisen asetuksen 1 artiklan 5 kohdan b alakohta), sellaisia tavarankuljetuksia moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa, perävaunut mukaan lukien, on enintään 3,5 tonnia (saman asetuksen 1 artiklan 5 kohdan c alakohta); tavarakuljetuksia moottoriajoneuvolla omaan lukuun (asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohta) tai lääkkeiden, lääkinnällisten välineiden ja

laitteiden sekä muiden kiireiseen lääkinnälliseen apuun tarvittavien välineiden kuljetusta, erityisesti luonnonmullistusten yhteydessä (asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan e alakohta).

30 Kun näitä säännöksiä luetaan yhdessä, niistä ilmenee, että asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin omaan lukuun suoritettaviin kansainvälisiin tavarakuljetuksiin ei sovelleta sen 3 artiklassa asetettuja vaatimuksia.

31 Asetuksen N:o 1072/2009 III luku, jonka otsikko on ”Kabotaasi”, sisältää kabotaasiliikennettä koskevat säännöt. Tämä III luku sisältää muun muassa kyseisen asetuksen 8 artiklan, jonka otsikko on ”Yleinen periaate” ja jossa vahvistetaan kabotaasiliikenteeseen sovellettavat yleiset säännöt.

32 On todettava, että kyseisessä 8 artiklassa säädetään erilaisista säännöistä, jotka koskevat lupaa harjoittaa kabotaasiliikennettä, sen mukaan, seuraavatko kabotaasimatkat välittömästi toisen lukuun suoritettua maanteiden kansainvälistä tavarakuljetusta vai omaan lukuun suoritettua maanteiden kansainvälistä tavarakuljetusta.

33 Asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 1 kohdassa yleiseksi säännöksi asetetaan näet yhtäältä, että ”jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa ja jonka kuljettajalla, jos hän on kolmannen maan kansalainen, on kuljettajatodistus, on tässä luvussa säädetyin edellytyksin oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä”.

34 Tästä seuraa, että liikenteenharjoittajilla, jotka ovat suorittaneet toisen lukuun maanteiden kansainvälisen tavarakuljetuksen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, on oikeus harjoittaa tätä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraavaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella, jos ne täyttävät asetuksen N:o 1072/2009 3 artiklassa asetetut vaatimukset.

35 Asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 6 kohdassa säädetään toisaalta, että lupaa harjoittaa kyseisen asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä eivät koske mitkään rajoitukset.

36 Kuten tämän tuomion 27 kohdassa muistutettiin, koska ”kabotaasiliikenteen” käsite on asetuksen N:o 1072/2009 yhteydessä määritelty siten, että sillä tarkoitetaan ”kansallista liikennettä, jota harjoitetaan – – toisen lukuun”, kyseisen asetuksen 8 artiklan 6 kohta ei voi koskea mainitun asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitettua omaan lukuun harjoitettavaa kabotaasiliikennettä, toisin kuin BAG, Italian hallitus ja Euroopan komissio kirjallisissa huomautuksissaan väittävät.

37 Asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 6 kohta on todellisuudessa ymmärrettävä siten, että siinä vahvistetaan poikkeus tämän asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa vahvistetusta yleisestä periaatteesta.

38 Asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdan mukaan omaan lukuun harjoitettavaan kansainväliseen tavaraliikenteeseen ei näet sovelleta kyseisen asetuksen 3 artiklassa asetettuja vaatimuksia, kuten tämän tuomion 30 kohdassa todettiin.

39 Kun asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohtaa ja sen 8 artiklan 6 kohtaa luetaan yhdessä, niistä ilmenee, että liikenteenharjoittajilla, jotka ovat harjoittaneet omaan lukuun maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, on lupa harjoittaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella ilman, että niihin sovelletaan kyseisen asetuksen 3 artiklassa ja 8 artiklan 1 kohdassa asetettuja vaatimuksia.

40 Näin ollen on katsottava, että maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, joka on harjoittanut asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaan lukuun maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, on kyseisen asetuksen 8 artiklan 6 kohdan perusteella oikeus harjoittaa tätä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraavaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella ilman, että siihen sovellettaisiin mainitun asetuksen 3 artiklassa ja 8 artiklan 1 kohdassa asetettuja vaatimuksia.

41 Kabotaasiliikennettä koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen osalta on korostettava, että edellytykset, joiden täyttyessä liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kabotaasiliikennettä, vahvistetaan asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2–5 kohdassa.

42 Asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan sanamuoto on seuraava: ”Edellä 1 kohdassa tarkoitetut liikenteenharjoittajat saavat ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu.” Tässä säännöksessä täsmennetään lisäksi, että ”viimeisimmän vastaanottavasta jäsenvaltiosta poistumista edeltävän kabotaasimatkan kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin”.

43 Asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan mukaan ”liikenteenharjoittajat voivat ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun määräajan kuluessa suorittaa jonkin tai kaikki mainitussa alakohdassa sallituista kabotaasimatkoista missä tahansa jäsenvaltiossa edellyttäen, että ne suorittavat vain yhden kabotaasimatkan kussakin jäsenvaltiossa niiden kolmen päivän aikana, jotka seuraavat ilman kuormaa kyseiseen jäsenvaltioon saapumista”.

44 Asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään, että ”muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoittamaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä” eli kabotaasiliikennettä pidetään tämän asetuksen mukaisena ”ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet saapuvasta kansainvälisestä kuljetuksestaan sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta”.

45 Nämä todisteet on lueteltu asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan a–g alakohdassa, ja niihin on sisällyttävä kunkin matkan osalta seuraavat tiedot: lähettäjän nimi, osoite ja allekirjoitus (tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdan a alakohta); liikenteenharjoittajan nimi, osoite ja allekirjoitus (kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan b alakohta); vastaanottajan nimi, osoite ja allekirjoitus sekä toimituspäivä, kun tavarat on toimitettu (saman asetuksen 8 artiklan 3 kohdan c alakohta); tavaroiden haltuunottopaikka ja -aika sekä määräpaikka (asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 3 kohdan d alakohta); tavaralajin yleisesti käytetty nimitys ja pakkaustapa sekä, kun on kyse vaarallisista tavaroista, tavaran yleisesti hyväksytty nimitys sekä kollien määrä, niiden erityismerkinnät ja numerot (tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdan

e alakohta); tavaran kokonaismassa tai sen määrä muulla tavoin ilmaistuna (kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan f alakohta) ja moottoriajoneuvon ja perävaunun rekisterinumero (saman asetuksen 8 artiklan 3 kohdan g alakohta).

46 Asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 4 kohdassa säädetään, että tämän asetuksen 8 artiklassa säädettyjen ehtojen täyttymisen osoittamiseksi ei vaadita mitään muuta asiakirjaa.

47 On todettava, että vaikka asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdassa viitataan tämän 8 artiklan ”1 kohdassa tarkoitet[tuihin] liikenteenharjoittaj[iin]” ja – kuten tämän tuomion 37 kohdassa todettiin – tämän asetuksen 8 artiklan 1 kohtaa ei voida soveltaa liikenteenharjoittajiin, jotka ovat suorittaneet omaan lukuunsa kansainvälisen tavarankuljetuksen, tällä seikalla ei voida kyseenalaistaa sitä, että kyseisen asetuksen 8 artiklan 2–4 kohdassa säädettyjä kabotaasiliikennettä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä on tarkoitus soveltaa kaikkeen kabotaasiliikenteeseen, jota määritelmän mukaisesti harjoitetaan toisen lukuun, eikä merkitystä ole sillä, seuraako se välittömästi toisen lukuun suoritettua kansainvälistä tavarakuljetusta vai omaan lukuun suoritettua kansainvälistä tavarakuljetusta.

48 Näillä säännöksillä säännellään yksinomaan lupaa harjoittaa kabotaasiliikennettä, kuten asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 1 kohdassa olevan ilmauksen ”on tässä luvussa säädetyin edellytyksin oikeus” tai sen 8 artiklan 6 kohdassa olevan ilmaisun ”lupa harjoittaa – – kabotaasiliikennettä” käyttäminen osoittaa.

49 Lisäksi on todettava, että vaikka asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan a–c alakohdassa tarkoitettuun toisen lukuun harjoitettuun maanteiden tavaraliikenteeseen ei omaan lukuun harjoitetun maanteiden tavaraliikenteen tavoin sovelleta kyseisen asetuksen 3 artiklassa asetettuja vaatimuksia, on kuitenkin niin, että kyseisen asetuksen 8 artiklan 5 kohdan mukaan liikenteenharjoittajat ovat oikeutettuja harjoittamaan samanlaista kabotaasiliikennettä tai kabotaasiliikennettä saman luokan ajoneuvoilla edellyttäen, että ne noudattavat saman asetuksen kabotaasia koskevassa III luvussa vahvistettuja edellytyksiä. Tähän kabotaasiliikenteeseen sovelletaan siten joka tapauksessa asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2–4 kohdassa säädettyjä edellytyksiä.

50 Näin ollen asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2–4 kohdassa säädettyjä kabotaasiliikennettä koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä ei sovelleta yksinomaan toisen lukuun suoritettua kansainvälistä tavarakuljetusta välittömästi seuraavaan kabotaasiliikenteeseen vaan myös asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitettua omaan lukuun suoritettua kansainvälistä tavarakuljetusta välittömästi seuraavaan kabotaasiliikenteeseen.

51 Ainoastaan tällainen tulkinta on yhteensopiva asetuksen N:o 1072/2009 tavoitteen kanssa. Sillä, että kaikkeen kabotaasiliikenteeseen – asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitettua omaan lukuun suoritettua kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraava kabotaasiliikenne mukaan lukien – sovelletaan kyseisen asetuksen 8 artiklan 2–4 kohdassa säädettyjä edellytyksiä, voidaan varmistaa kabotaasiliikennettä koskevien tiukkojen sääntöjen tehokas vaikutus niin, että näiden kuljetusten suorittaminen siten, että ne voitaisiin katsoa pysyväksi tai jatkuvaksi toiminnaksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa, voidaan välttää ja siis taata kabotaasin tilapäinen luonne, joka asetuksen N:o 1072/2009 johdanto-osan 13–15 perustelukappaleen mukaan on yksi kyseisen asetuksen tavoitteista.

52 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 1072/2009 tehokkaan vaikutuksen varmistamiseksi liikenteenharjoittajilla, jotka ovat suorittaneet tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaan lukuunsa kansainvälistä tavarakuljetusta jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, on oikeus harjoittaa kyseistä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraavaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella edellyttäen kuitenkin, että mainitun asetuksen 8 artiklan 2–4 kohdassa säädettyjä edellytyksiä noudatetaan.

53 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa BAG:n ja Italian hallituksen esittämällä väitteellä siitä, että koska liikenteenharjoittajilla, jotka harjoittavat omaan lukuunsa kansainvälistä tavaraliikennettä, ei ole velvollisuutta hankkia yhteisön liikennelupaa ja tarvittaessa kuljettajatodistusta, näitä kansainvälisiä kuljetuksia välittömästi seuraavan kabotaasiliikenteen yhteydessä on mahdotonta valvoa kabotaasiliikennettä koskevien sääntöjen, muun muassa asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklassa säädettyjen edellytysten, noudattamista ja varmistaa, että kabotaasiliikenne on luonteeltaan tilapäistä.

54 Unionin tuomioistuimen käytettävissä olevasta asiakirja-aineistosta ilmenee päinvastoin, että on mahdollista vaatia, että liikenteenharjoittajat, jotka ovat suorittaneet asetuksen N:o 1072/2009 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaan lukuunsa kansainvälisen kuljetuksen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon ja jotka välittömästi tämän jälkeen harjoittavat kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella, esittävät kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti selvät todisteet tästä kansainvälisestä kuljetuksesta sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta. KA on liikenteenharjoittajan ominaisuudessa kyennyt näet nyt käsiteltävässä asiassa toimittamaan tienvarsitarkastuksen, jonka kohteena hänen kuorma-autonsa oli, yhteydessä toimivaltaisille viranomaisille rahtikirjan, jossa selvästi vahvistettiin omaan lukuun suoritettu kansainvälinen kuljetus asianomaiseen toiseen jäsenvaltioon, sekä asianmukaiset asiakirjat, jotka koskevat tätä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seurannutta kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella.

55 Kaiken edellä esitetyn perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että asetusta N:o 1072/2009 on tulkittava siten, että liikenteenharjoittajalla, joka on suorittanut tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaan lukuunsa kansainvälisen tavarakuljetuksen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, on kyseisen asetuksen 8 artiklan 6 kohdan nojalla oikeus harjoittaa kyseistä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraavaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella edellyttäen kuitenkin, että saman asetuksen 8 artiklan 2–4 kohdassa säädettyjä edellytyksiä noudatetaan.

Oikeudenkäyntikulut

56 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21.10.2009 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1072/2009 on tulkittava siten, että liikenteenharjoittajalla, joka on suorittanut

tämän asetuksen 1 artiklan 5 kohdan d alakohdassa tarkoitetulla tavalla omaan lukuunsa kansainvälisen tavarakuljetuksen jäsenvaltiosta toiseen jäsenvaltioon, on kyseisen asetuksen 8 artiklan 6 kohdan nojalla oikeus harjoittaa kyseistä kansainvälistä kuljetusta välittömästi seuraavaa kabotaasiliikennettä tämän toisen jäsenvaltion alueella edellyttäen kuitenkin, että saman asetuksen 8 artiklan 2–4 kohdassa säädettyjä edellytyksiä noudatetaan.

Allekirjoitukset