Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 8 lipca 2021 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 – Artykuł 1 ust. 5 lit. d) – Artykuł 8 – Międzynarodowy przewóz drogowy towarów z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego – Przewozy kabotażowe następującego po tym przewozie międzynarodowym na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego – Ograniczenia – Wymóg posiadania wspólnotowej licencji i, w danym wypadku, zezwolenia na transport – Wyjątki – Przewozy kabotażowe następujące po przewozie międzynarodowym na rachunek własny – Wymogi

W sprawie C-937/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii, Niemcy) postanowieniem z dnia 25 listopada 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 23 grudnia 2019 r., w postępowaniu:

KA,

przy udziale:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: N. Wahl, prezes izby, F. Biltgen (sprawozdawca) i J. Passer, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu KA – S. Domaradzki, adwokat,

– w imieniu Bundesamt für Güterverkehr – A. Marquardt, w charakterze pełnomocnika,

* Język postępowania: niemiecki.

– w imieniu rządu włoskiego – G. Palmieri, w charakterze pełnomocnika, którą wspierał P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– w imieniu Komisji Europejskiej – T. Scharf oraz C. Vrignon, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. 2009, L 300, s. 72).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy skarżącym w postępowaniu głównym, KA, a Bundesamt für Güterverkehr (federalnym urzędem ds. transportu towarów, Niemcy, zwanym dalej „BAG") w przedmiocie nałożenia grzywny za naruszenie przepisów dotyczących przewozu kabotażowego.

Ramy prawne

3 Motywy 13 i 15 rozporządzenia nr 1072/2009 stanowią:

„(13) Przewoźnicy, którzy posiadają licencje wspólnotowe przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, oraz przewoźnicy upoważnieni do wykonywania niektórych kategorii międzynarodowych drogowych przewozów rzeczy powinni zostać zgodnie z niniejszym rozporządzeniem uprawnieni do wykonywania krajowych przewozów na terytorium danego państwa członkowskiego tymczasowo, bez konieczności posiadania w tym państwie siedziby statutowej lub oddziału. […]

[…]

(15) Nie naruszając postanowień traktatu [FUE] dotyczących prawa przedsiębiorczości, przewozy kabotażowe stanowią świadczenie usług przez przewoźników w państwie członkowskim, w którym nie mają siedziby, i nie powinny być zabronione, jeżeli nie są wykonywane w sposób oznaczający prowadzenie stałej i ciągłej działalności w tym państwie członkowskim. Aby łatwiej wyegzekwować ten wymóg, należy jaśniej zdefiniować częstotliwość przewozów kabotażowych i okres, w którym mogą być wykonywane. W przeszłości takie krajowe przewozy były tymczasowo dozwolone. W praktyce było trudno stwierdzić, na które przewozy wydano zezwolenie. Niezbędne są zatem jasne i łatwe do wyegzekwowania przepisy".

4 Artykuł 1 tego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres stosowania", stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy w przejazdach na terytorium [Unii Europejskiej].

[…]

4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego przewozu drogowego rzeczy realizowanego na podstawie tymczasowego zezwolenia przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem III.

5. Następujące rodzaje przewozu i przejazdów bez ładunku dokonywanych w powiązaniu z takim przewozem nie wymagają posiadania licencji wspólnotowej oraz są zwolnione z wszelkich zezwoleń przewozowych:

a) przewóz przesyłek pocztowych jako usługi powszechnej;

b) przewóz pojazdów uszkodzonych lub zepsutych;

c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony;

d) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, jeśli spełnione są następujące warunki [wymogi]:
   (i) przewożone rzeczy są własnością przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;
   (ii) celem przejazdu [przewozu] jest przewiezienie rzeczy z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby [własny użytek];
   (iii) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;
   (iv) pojazdy przewożące rzeczy są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności lub są przedmiotem najmu […];
   (v) taki przewóz musi być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całości działalności przedsiębiorstwa;

e) przewóz produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, szczególnie w przypadku klęsk żywiołowych.

[…]

6. Przepisy ust. 5 nie mają wpływu na warunki, na których podstawie [wymogi, przy spełnieniu których] państwa członkowskie zezwalają swoim obywatelom na prowadzenie działalności, o której mowa w tym ustępie”.

5 Artykuł 2 rzeczonego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi:

„Na użytek niniejszego rozporządzenia:

1) »pojazd« oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, [spośród] których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy;

[…]

3) »przyjmujące państwo członkowskie« oznacza państwo członkowskie, w którym przewoźnik prowadzi działalność, inne niż państwo członkowskie siedziby przewoźnika;

4) »przewoźnik niemający siedziby« oznacza przewoźnika drogowego prowadzącego działalność w przyjmującym państwie członkowskim;

5) »kierowca« oznacza każdą osobę, która prowadzi pojazd, nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w ramach wykonywania swoich obowiązków, pozostając w gotowości do jego prowadzenia w razie konieczności;

6) »przewóz kabotażowy« oznacza krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

[…]”.

6 Rozdział II tego samego rozporządzenia, zatytułowany „Przewóz międzynarodowy”, obejmuje art. 3 o następującej treści:

„Wykonywanie przewozów międzynarodowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej oraz, jeśli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, świadectwa kierowcy”.

7 Artykuł 4 rozporządzenia nr 1072/2009, zatytułowany „Licencja wspólnotowa”, który również znajduje się w jego rozdziale II, ma następujące brzmienie:

„1. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez państwo członkowskie, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, każdemu przewoźnikowi wykonującemu zarobkowo drogowy przewóz rzeczy, który to przewoźnik:

a) ma siedzibę w tym państwie członkowskim zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego; oraz

b) jest uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy zgodnie z przepisami wspólnotowymi oraz krajowymi przepisami tego państwa członkowskiego dotyczącymi dostępu do zawodu drogowego przewoźnika rzeczy.

2. Licencja wspólnotowa wydawana jest przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby na okres nie dłuższy niż dziesięć lat, z możliwością jego przedłużenia.

[…]”.

8 Rozdział III rozporządzenia nr 1072/2009, zatytułowany „Przewóz kabotażowy”, obejmuje art. 8 o następującej treści:

„1. Każdy przewoźnik zarobkowego drogowego przewozu rzeczy posiadający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy, jest uprawniony na warunkach określonych w niniejszym rozdziale do wykonywania przewozów kabotażowych.

2. Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do trzech przewozów kabotażowych następujących po transporcie międzynarodowym [następujących po transporcie międzynarodowym] z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego. […]

3. Krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy.

Dowód, o którym mowa w akapicie pierwszym, obejmuje następujące dane dla każdego przewozu:

a) nazwę, adres i podpis nadawcy;

b) nazwę, adres i podpis przewoźnika;

c) nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy – jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;

d) miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;

e) nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;

f) masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;

g) numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

4. W celu wykazania, że warunki [wymogi] określone w niniejszym artykule zostały spełnione, nie wymaga się żadnych dodatkowych dokumentów.

5. Każdy przewoźnik uprawniony w państwie członkowskim siedziby przewoźnika, zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego, do prowadzenia zarobkowego transportu drogowego rzeczy określonych w art. 1 ust. 5 lit. a)[–]c) może, zgodnie z warunkami [wymogami] określonymi w niniejszym rozdziale, wykonywać, zależnie od okoliczności, przewozy kabotażowe tego samego rodzaju lub przewozy kabotażowe pojazdami tej samej kategorii.

6. Pozwolenie na wykonywanie przewozów kabotażowych w ramach usług transportowych, o których mowa w art. 1 ust. 5 lit. d) i e), nie podlega żadnym ograniczeniom”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

9 Skarżący w postępowaniu głównym jest właścicielem przedsiębiorstwa z siedzibą w Polsce, które wytwarza opakowania z drewna i świadczy transport towarów. Przedsiębiorstwo to jest posiadaczem licencji wspólnotowej.

10 W dniu 10 lipca 2018 r. zarejestrowany w Polsce samochód ciężarowy należący do skarżącego w postępowaniu głównym był przedmiotem kontroli drogowej podczas transportu papieru i kartonu z punktu załadunku znajdującego się w Krostitz (Niemcy) do punktu rozładunku znajdującego się w Świeciu nad Odrą (Niemcy). Stwierdzono przy tej okazji, że wykonywał on przewóz kabotażowy poświadczony odpowiednimi dokumentami, a mianowicie specyfikacją wysyłkową, zleceniem przewozowym i dowodem ważenia.

11 Podczas tej kontroli drogowej został przedstawiony list przewozowy zwany „CMR" (Cargo Movement Requirement) w celu uzasadnienia, że odnośny przewóz kabotażowy następował po transporcie międzynarodowymo z innego państwa członkowskiego do przyjmującego państwa członkowskiego w rozumieniu art. 8 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1072/2009. Z przedstawionego dokumentu wynika, że tego samego dnia odnośna ciężarówka przewoziła z fabryki przedsiębiorstwa należącego do skarżącego w postępowaniu głównym znajdującego się w Polsce towary wyprodukowane i sprzedawane przez to przedsiębiorstwo klientom mającym siedzibę we Freitalu (Niemcy).

12 W dniu 9 października 2018 r. BAG przesłuchał skarżącego w postępowaniu głównym jako właściciela pojazdu. Oświadczył on wówczas, że przewóz kabotażowy, który był wykonywany na drodze powrotnej do Polski, był dozwolony na podstawie art. 8 ust. 6 rozporządzenia nr 1072/2009, ponieważ był on następstwem transportu międzynarodowego w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) tego rozporządzenia.

13 BAG uznał, że nie jest możliwe łączne zastosowanie art. 1 ust. 5 lit. d) i art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1072/2009. Zdaniem tego urzędu, gdyby przewoźnik, który dokonywał międzynarodowego przewozu towarów na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) tego rozporządzenia z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, był uprawniony do wykonywania przewozu kabotażowego następującego po tym przewozie międzynarodowym na podstawie art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia, utrudniłoby to, a nawet uniemożliwiłoby kontrolowanie przez właściwe organy przestrzegania przepisów dotyczących przewozu kabotażowego, ponieważ przewoźnik, który wykonuje międzynarodowy przewóz towarów na własny rachunek, nie podlega obowiązkowi posiadania licencji wspólnotowej ani przedstawienia dowodów wymienionych w art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia.

14 W konsekwencji decyzją z dnia 30 października 2018 r. BAG nałożył na skarżącego w postępowaniu głównym grzywnę w wysokości 1250 EUR za naruszenie przepisów dotyczących przewozu kabotażowego.

15 Skarżący w postępowaniu głównym wniósł na tę decyzję skargę do sądu odsyłającego.

16 Sąd ten uważa, że rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu zależy od tego, czy przewoźnik, który zgodnie z art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009 dokonał międzynarodowego przewozu towarów z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, jest uprawniony do wykonywania przewozów kabotażowych następujących po tym transporcie międzynarodowym na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego na podstawie art. 8 tego rozporządzenia. Zastanawia się on w szczególności nad kwestią, czy taki przewóz międzynarodowy stanowi transport międzynarodowy w rozumieniu art. 8 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia. Zdaniem tego sądu kwestia ta nie wydaje się traktowana w sposób jednolity w państwach członkowskich, w szczególności w Polsce i w Niemczech.

17 W tych okolicznościach Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 8 ust. 2 zdanie pierwsze [rozporządzenia nr 1072/2009] należy interpretować w ten sposób, że transport międzynarodowy w rozumieniu tego przepisu ma miejsce również wtedy, gdy transport ten następuje w ramach przewozu, o którym mowa w art. 1 ust. 5 lit. d) [tego rozporządzenia]?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

W przedmiocie dopuszczalności

18 Skarżący w postępowaniu głównym kwestionuje dopuszczalność wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, podnosząc, że żądana w ten sposób wykładnia prawa Unii nie jest konieczna do rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym oraz że w każdym razie Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie stanu faktycznego i prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na zadane mu pytanie.

19 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach postępowania, o którym mowa w art. 267 TFUE, wyłącznie do sądu krajowego, przed którym zawisł spór i na którym spoczywa odpowiedzialność za przyszły wyrok, należy – przy uwzględnieniu okoliczności konkretnej sprawy – zarówno ocena tego, czy do wydania wyroku jest mu niezbędne uzyskanie orzeczenia prejudycjalnego, jak i ocena istotności pytań, które zadaje on Trybunałowi. W konsekwencji, jeżeli zadane pytania dotyczą wykładni prawa Unii, Trybunał jest co do zasady zobowiązany do wydania orzeczenia. Wynika z tego, że pytania dotyczące prawa Unii korzystają z domniemania posiadania znaczenia dla sprawy. Odrzucenie przez Trybunał wniosku sądu krajowego jest zatem możliwe tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą wnioskowano, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub przedmiotem sporu przed sądem krajowym, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje elementami stanu faktycznego albo prawnego, które są konieczne do udzielenia użytecznej odpowiedzi na pytania, które zostały mu przedstawione (zob. podobnie wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, pkt 28, 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

20 Tymczasem w niniejszej sprawie nie jest oczywiste, że wykładnia art. 1 ust. 5 lit. d) i art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1072/2009, o którą wnioskował sąd odsyłający, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub przedmiotem sporu przed sądem krajowym, dotyczy problemu natury hipotetycznej bądź że Trybunał nie dysponuje elementami stanu faktycznego albo prawnego, które są konieczne do udzielenia użytecznej odpowiedzi na pytania, które zostały mu przedstawione. Wręcz przeciwnie, z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że sąd odsyłający wyraża w uzasadniony sposób wątpliwości co do wykładni, jaką należy nadać danym przepisom prawa Unii, i przedstawia w tym względzie szczegółowe omówienie stanu faktycznego.

21 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym należy zatem uznać za dopuszczalny.

Co do istoty

22 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatniego należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, która umożliwi mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. Mając to na uwadze, Trybunał powinien w razie potrzeby przeformułować przedłożone mu pytania. Zadaniem Trybunału jest bowiem dokonanie wykładni wszystkich przepisów prawa Unii, jakie są niezbędne sądom krajowym do rozstrzygnięcia zawisłych przed nimi sporów, nawet jeżeli przepisy te nie są wyraźnie wskazane w pytaniach przedłożonych mu przez te sądy (wyrok z dnia 28 czerwca 2018 r., Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo).

23 W konsekwencji, nawet jeśli formalnie sąd odsyłający ograniczył swoje pytania do wykładni art. 8 ust. 2 i art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009, to okoliczność ta nie stoi na przeszkodzie temu, by Trybunał udzielił mu wykładni prawa Unii we wszystkich aspektach, które mogą być użyteczne dla rozstrzygnięcia zawisłej przed nim sprawy, bez względu na to, czy sąd ten odniósł się do nich w treści swego pytania, czy też nie. W tym względzie do Trybunału należy wyprowadzenie z całości informacji przedstawionych przez sąd krajowy, a w szczególności na podstawie uzasadnienia postanowienia odsyłającego, elementów prawa Unii, które wymagają wykładni w świetle przedmiotu sporu (wyrok z dnia 28 czerwca 2018 r., Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo).

24 W niniejszej sprawie z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że sąd odsyłający dąży do ustalenia, czy przewoźnik, który dokonywał międzynarodowego przewozu towarów na potrzeby własne w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009 z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, jest uprawniony, na podstawie art. 8 tego rozporządzenia, do wykonywania przewozów kabotażowych następujących po tym transporcie międzynarodowym na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego.

25 Ponadto skarżący w postępowaniu głównym sam przyznaje, że – przed wykorzystaniem do przewozu kabotażowego, który był przedmiotem kontroli drogowej – jego ciężarówka przewoziła towary wyprodukowane i sprzedane przez niego z jego fabryki położonej w Polsce, do przedsiębiorstwa klienta, który je zakupił, z siedzibą w Niemczech, co nie zostało zakwestionowane. Do sądu odsyłającego będzie jednak należało zbadanie, czy taki przewóz stanowi międzynarodowy przewóz towarów na rachunek własny w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) ppkt (i)–(v) rozporządzenia nr 1072/2009, w szczególności w odniesieniu do wymogu ustanowionego w ppkt (v), dotyczącego pomocniczego charakteru tego przewozu w ramach całej działalności przedsiębiorstwa.

26 W świetle powyższych rozważań zadane pytanie należy rozumieć w ten sposób, że zmierza ono w istocie do ustalenia, czy wykładni rozporządzenia nr 1072/2009 należy dokonywać w ten sposób, że drogowy przewoźnik rzeczy, który dokonując międzynarodowego przewozu rzeczy na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) tego rozporządzenia z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, jest uprawniony do wykonywania przewozów kabotażowych następujących po tym przewozie międzynarodowym na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego na podstawie art. 8 tego rozporządzenia, a jeśli tak, to na jakich warunkach.

27 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 1 ust. 1 i 4 rozporządzenia nr 1072/2009 rozporządzenie to stosuje się w szczególności do międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na potrzeby przejazdów na terytorium Unii oraz do przewozu kabotażowego, który zgodnie z art. 2 pkt 6 tego rozporządzenia definiuje się jako „krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim".

28 Rozporządzenie nr 1072/2009 ustanawia w rozdziale II zasady, którym podlega przewóz międzynarodowy. Rozdział II zawiera art. 3, który ustanawia ogólną zasadę, w myśl której „[w]ykonywanie przewozów międzynarodowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej oraz, jeśli kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, świadectwa kierowcy".

29 Artykuł 1 ust. 5 lit. a)–e) rozporządzenia nr 1072/2009 przewiduje jednak, że w ramach niektórych rodzajów transportu przewoźnicy rzeczy nie podlegają wymogowi uzyskania licencji wspólnotowej i są zwolnieni z wszelkich zezwoleń na przewóz. Jest tak w przypadku przewozu przesyłek pocztowych jako usługi powszechnej [art. 1 ust. 5 lit. a) tego rozporządzenia], przewozu pojazdów uszkodzonych lub zepsutych [art. 1 ust. 5 lit. b) tego rozporządzenia], przewozu rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony [art. 1 ust. 5 lit. c) tego samego rozporządzenia], oraz przewozu rzeczy pojazdami silnikowymi na rachunek własny [art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009] albo przewozu produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach, szczególnie w przypadku klęsk żywiołowych [art. 1 ust. 5 lit. e) rozporządzenia nr 1072/2009].

30 Z łącznej lektury tych przepisów wynika, że międzynarodowy przewóz towarów dokonywany na potrzeby własne w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009 nie podlega wymogom przewidzianym w art. 3 tego aktu.

31 Rozdział III rozporządzenia nr 1072/2009, zatytułowany „Przewóz kabotażowy", ustanawia zasady dotyczące przewozu kabotażowego. Ów rozdział III zawiera w szczególności art. 8 tego rozporządzenia, zatytułowany „Zasada ogólna", który ustanawia ogólne zasady mające zastosowanie do przewozu kabotażowego.

32 Należy zauważyć, że ów art. 8 przewiduje odrębne zasady dotyczące dopuszczenia do przewozu kabotażowego w zależności od tego, czy następują one po międzynarodowym przewozie drogowym rzeczy na rzecz osoby trzeciej, czy też po międzynarodowym przewozie drogowym towarów dokonywanym na rachunek własny.

33 Z jednej bowiem strony art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 1072/2009 ustanawia ogólną zasadę, w myśl której „[k]ażdy przewoźnik [wykonujący] zarobkow[o] drogow[y] przew[óz] rzeczy posiadający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy, jest uprawniony na warunkach określonych w niniejszym rozdziale do wykonywania przewozów kabotażowych".

34 Wynika z tego, że przewoźnicy, którzy dokonali zarobkowo międzynarodowego drogowego przewozu towarów z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, są uprawnieni do wykonywania na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego przewozu kabotażowego następującego po tym przewozie międzynarodowym, jeżeli spełniają wymogi przewidziane w art. 3 rozporządzenia nr 1072/2009.

35 Z drugiej strony art. 8 ust. 6 rozporządzenia nr 1072/2009 stanowi, że pozwolenie na wykonywanie przewozów kabotażowych w ramach usług transportowych, o których mowa w art. 1 ust. 5 lit. d) tego rozporządzenia, nie podlega żadnym ograniczeniom.

36 W zakresie, w jakim – jak przypomniano w pkt 27 niniejszego wyroku – pojęcie „przewozu kabotażowego" jest zdefiniowane do celów rozporządzenia nr 1072/2009 jako „krajowy zarobkowy [wykonywany zarobkowo] przewóz", art. 8 ust. 6 tego rozporządzenia nie może dotyczyć przewozu kabotażowego wykonywanego na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) tego rozporządzenia, wbrew temu, co utrzymują BAG, rząd włoski i Komisja Europejska w swoich uwagach na piśmie.

37 Artykuł 8 ust. 6 rozporządzenia nr 1072/2009 należy w rzeczywistości rozumieć w ten sposób, że ustanawia on odstępstwo od ogólnej zasady ustanowionej w art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia.

38 Zgodnie bowiem z art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009 międzynarodowe przewozy towarów dokonywane na własny rachunek nie podlegają – jak wskazano w pkt 30 niniejszego wyroku – wymogom przewidzianym w art. 3 tego rozporządzenia.

39 Z art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009 w związku z jego art. 8 ust. 6 wynika zatem, że przewoźnicy, którzy dokonali międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na własny rachunek z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, są uprawnieni do wykonywania na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego przewozów kabotażowych, nie podlegając wymogom przewidzianym w art. 3 i art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia.

40 Należy zatem uznać, że przewoźnik wykonujący drogowy transport rzeczy, który wykonał międzynarodowy przewóz towarów na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009 z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, jest uprawniony, zgodnie z art. 8 ust. 6 tego rozporządzenia, do wykonywania przewozów kabotażowych następujących po tym transporcie międzynarodowym na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego, nie podlegając wymogom przewidzianym w art. 3 i art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia.

41 Jeśli chodzi o zasady dotyczące tego przewozu kabotażowego, należy podkreślić, że art. 8 ust. 2–5 rozporządzenia nr 1072/2009 określa warunki, na jakich przewoźnicy mogą świadczyć takie usługi.

42 Zgodnie z art. 8 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1072/2009 „[p]o dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego". W przepisie tym uściślono, że „[o]statni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym".

43 Artykuł 8 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia nr 1072/2009 przewiduje, że „[w] terminie, o którym mowa w akapicie pierwszym, przewoźnicy mogą wykonywać niektóre lub wszystkie przewozy kabotażowe dozwolone zgodnie z tym akapitem w którymkolwiek państwie członkowskim, pod warunkiem że są one ograniczone do jednego przewozu kabotażowego na państwo członkowskie w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego".

44 Artykuł 8 ust. 3 akapit pierwszy rozporządzenia nr 1072/2009 stanowi, że „[k]rajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie", czyli przewóz kabotażowy, uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, „jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy".

45 Dowody te, które zostały wymienione w art. 8 ust. 3 akapit drugi lit. a)–g) rozporządzenia nr 1072/2009, obejmują w odniesieniu do każdego przewozu następujące informacje: nazwę, adres i podpis nadawcy [art. 8 ust. 3 lit. a) tego rozporządzenia], nazwę, adres i podpis przewoźnika [art. 8 ust. 3 lit. b) tego rozporządzenia], nazwę i adres odbiorcy, a także jego podpis i datę dostawy po dostarczeniu towarów [art. 8 ust. 3 lit. c) tego rozporządzenia], miejsce i datę przejęcia towarów oraz miejsce dostawy [art. 8 ust. 3 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009], nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery [art. 8 ust. 3 lit. e) tego rozporządzenia], masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób [art. 8 ust. 3 lit. f) rzeczonego rozporządzenia] oraz numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy [art. 8 ust. 3 lit. g) tego samego rozporządzenia].

46 Artykuł 8 ust. 4 rozporządzenia nr 1072/2009 przewiduje, że nie wymaga się przedstawienia dodatkowych dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów określonych w art. 8 tego rozporządzenia.

47 Należy zauważyć, że choć art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1072/2009 odnosi się do „przewoźników, o których mowa w ust. 1" tego art. 8, oraz choć – jak wskazano w pkt 37 niniejszego wyroku – art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia nie ma zastosowania do przewoźników, którzy dokonali międzynarodowego przewozu rzeczy na własny rachunek, okoliczność ta nie może podważyć faktu, że zasady dotyczące przewozu kabotażowego, o których mowa w art. 8 ust. 2–4 tego rozporządzenia, mają zastosowanie do wszystkich przewozów kabotażowych, ponieważ z definicji są one wykonywane zarobkowo bez względu na okoliczność, czy następują po transporcie międzynarodowym rzeczy dokonanego zarobkowo, czy transportu międzynarodowego rzeczy dokonanego na własny rachunek.

48 Jak potwierdza bowiem użycie sformułowania „jest uprawniony na warunkach określonych w niniejszym rozdziale" czy też sformułowania „[p]ozwolenie na wykonywanie przewozów kabotażowych", odpowiednio w art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 1072/2009 i w art. 8 ust. 6 tego rozporządzenia, przepisy te regulują wyłącznie dopuszczenie do przewozu kabotażowego.

49 Ponadto choć podobnie jak w przypadku międzynarodowego przewozu rzeczy na własny rachunek, drogowy przewóz rzeczy dokonywany dla celów zarobkowych, o którym mowa w art. 1 ust. 5 lit. a)–c) rozporządzenia nr 1072/2009, nie podlega wymogom przewidzianym w art. 3 tego rozporządzenia, to jednak zgodnie z art. 8 ust. 5 tego rozporządzenia przewoźnicy są uprawnieni do wykonywania przewozów kabotażowych tego samego rodzaju lub przewozu kabotażowego pojazdami tej samej kategorii, z zastrzeżeniem przestrzegania wymogów dotyczących przewozów

kabotażowych, określonych w rozdziale III tego samego rozporządzenia. W konsekwencji te przewozy kabotażowe podlegają w każdym razie warunkom przewidzianym w art. 8 ust. 2–4 rozporządzenia nr 1072/2009.

50 W konsekwencji zasady dotyczące przewozów kabotażowych przewidziane w art. 8 ust. 2–4 rozporządzenia nr 1072/2009 mają zastosowanie nie tylko do przewozu kabotażowego następującego po międzynarodowym przewozie rzeczy na rachunek osoby trzeciej, lecz również do przewozu kabotażowego następującego po międzynarodowym przewozie rzeczy na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009.

51 Jedynie taka wykładnia jest zgodna z celem rozporządzenia nr 1072/2009. Fakt poddania całego przewozu kabotażowego, w tym następujących po sobie przewozów międzynarodowychego na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009 warunkom przewidzianym w art. 8 ust. 2–4 tego rozporządzenia, pozwala bowiem na zapewnienie skuteczności rygorystycznych zasad regulujących przewóz kabotażowy w ten sposób, że zapobiega to powstaniu stałej lub ciągłej działalności w przyjmującym państwie członkowskim, a zatem gwarantuje tymczasowy charakter kabotażu, co zgodnie z motywami 13 i 15 tego rozporządzenia stanowi jeden z celów rozporządzenia nr 1072/2009.

52 Wynika z tego, że w celu zapewnienia skuteczności (effet utile) rozporządzenia nr 1072/2009 przewoźnicy, którzy dokonali międzynarodowego przewozu towarów na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) tego rozporządzenia z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, są uprawnieni do wykonywania na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego przewozu kabotażowego następującego po tym przewozie międzynarodowym, z zastrzeżeniem jednak spełnienia wymogów przewidzianych w art. 8 ust. 2–4 tego rozporządzenia.

53 Wniosku tego nie może podważyć argumentacja przedstawiona przez BAG i rząd włoski, zgodnie z którą w zakresie, w jakim przewoźnicy, którzy wykonują międzynarodowe przewozy rzeczy na własny rachunek, nie są zobowiązani posiadać licencji wspólnotowej oraz, w stosownym przypadku, świadectwa kierowcy, w ramach przewozu kabotażowego następującego po tych przewozach międzynarodowych niemożliwe jest kontrolowanie przestrzegania przepisów dotyczących przewozu kabotażowego, w szczególności spełnienia wymogów przewidzianych w art. 8 rozporządzenia nr 1072/2009, oraz zapewnienie czasowego charakteru przewozu kabotażowego.

54 Wręcz przeciwnie, z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, wynika, że można wymagać od przewoźników, którzy po dokonaniu przewozu międzynarodowego na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) rozporządzenia nr 1072/2009 z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego dokonywali następnie przewozu kabotażowego na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego, przedstawienia dowodów potwierdzających wyraźnie ten transport międzynarodowy oraz każdy przewóz kabotażowy wykonywany następnie, zgodnie z art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia. W niniejszej sprawie skarżący w postępowaniu głównym, jako przewoźnik, był bowiem w stanie przedstawić właściwym władzom podczas kontroli drogowej swojego samochodu ciężarowego list przewozowy wyraźnie poświadczający transport międzynarodowy na własny rachunek do danego państwa członkowskiego oraz odpowiednie dokumenty dotyczące przewozu kabotażowego następującego po tym przewozie międzynarodowym na terytorium tego ostatniego państwa.

55 W świetle całości powyższych rozważań na zadane pytanie należy odpowiedzieć, iż rozporządzenie nr 1072/2009 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik, który dokonywał międzynarodowego przewozu towarów na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) tego rozporządzenia z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, jest upoważniony na podstawie art. 8 ust. 6 tego rozporządzenia do wykonywania przewozów kabotażowych następujących po tym transporcie międzynarodowym na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego, jednakże z zastrzeżeniem spełnienia wymogów przewidzianych w art. 8 ust. 2–4 tego rozporządzenia.

W przedmiocie kosztów

56 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (ósma izba) orzeka, co następuje:

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik, który dokonywał międzynarodowego przewozu towarów na własny rachunek w rozumieniu art. 1 ust. 5 lit. d) tego rozporządzenia z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, jest upoważniony, na podstawie art. 8 ust. 6 tego rozporządzenia, do wykonywania przewozów kabotażowych następujących po tym transporcie międzynarodowym na terytorium tego ostatniego państwa członkowskiego, jednakże z zastrzeżeniem spełnienia wymogów przewidzianych w art. 8 ust. 2–4 tego rozporządzenia.

Podpisy