Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (osmi senat)

z dne 8. julija 2021 *

„Predhodno odločanje – Uredba (ES) št. 1072/2009 – Člen 1(5)(d) – Člen 8 – Mednarodni cestni prevoz blaga iz ene države članice v drugo državo članico – Kabotaža, opravljena po tem mednarodnem prevozu, na ozemlju te zadnjenavedene države članice – Omejitve – Zahteva po licenci Skupnosti in, odvisno od primera, prevoznem dovoljenju – Izjeme – Kabotaža po mednarodnem prevozu za svoj račun – Pogoji“

V zadevi C-937/19,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu, Nemčija) z odločbo z dne 25. novembra 2019, ki je na Sodišče prispela 23. decembra 2019, v postopku

**KA,**

ob udeležbi

**Staatsanwaltschaft Köln,**

**Bundesamt für Güterverkehr,**

SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi N. Wahl, predsednik senata, F. Biltgen (poročevalec) in J. Passer, sodnika,

generalni pravobranilec: M. Bobek,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za KA S. Domaradzki, adwokat,

– za Bundesamt für Güterverkehr A. Marquardt, agent,

– za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj s P. Garofolijem, avvocato dello Stato,

* Jezik postopka: nemščina.

– za Evropsko komisijo T. Scharf in C. Vrignon, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

**Sodbo**

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago Uredbe (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL 2009, L 300, str. 72).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med tožečo stranko v postopku v glavni stvari, KA, in Bundesamt für Güterverkehr (zvezni urad za prevoz blaga, Nemčija, v nadaljevanju: BAG) glede naložitve globe zaradi kršitve določb o kabotaži.

## Pravni okvir

3 V uvodnih izjavah 13 in 15 Uredbe št. 1072/2009 je navedeno:

„(13) Cestnim prevoznikom, ki so imetniki licenc Skupnosti iz te uredbe, in cestnim prevoznikom, ki imajo dovoljenje za opravljanje določenih kategorij mednarodnih prevozov tovora, bi bilo treba začasno dovoliti opravljanje nacionalnih prevozov v državi članici skladno s to uredbo, ne da bi tam imeli svoj statutarni sedež ali drugo poslovalnico. […]

[…]

(15) Brez poseganja v določbe Pogodbe [DEU] o pravici do ustanavljanja pomeni kabotaža opravljanje storitev s strani cestnih prevoznikov v državi članici, v kateri nimajo sedeža, in ne bi smela biti prepovedana, če opravljanje teh dejavnosti ne pomeni stalne ali nenehne dejavnosti v tej državi članici. Za lažje izpolnjevanje te zahteve bi bilo treba jasneje opredeliti pogostost kabotaže in obdobje, v katerem se lahko opravlja. V preteklosti so bili taki nacionalni prevozi dovoljeni le začasno. V praksi je bilo težko ugotoviti, kateri prevozi so dovoljeni. Zato so potrebna jasna in lahko izvršljiva pravila.“

4 Člen 1 te uredbe z naslovom „Področje uporabe“ določa:

„1. Ta uredba se uporablja v mednarodnem cestnem prevozu blaga za najem ali plačilo za vožnje, ki se opravljajo na ozemlju [Evropske unije].

[…]

4. Ta uredba se uporablja za notranji cestni prevoz blaga, ki ga občasno opravlja cestni prevoznik nerezident, kot je določeno v poglavju III.

5. Za naslednje vrste prevoza in prazne vožnje, ki potekajo v povezavi s takimi prevozi, se ne zahteva licenca Skupnosti in zanje ni potrebno prevozno dovoljenje:

(a) prevoz pošte kot univerzalna storitev;

(b) prevoz vozil, ki so bila poškodovana ali so se pokvarila;

(c) prevoz blaga z motornimi vozili, katerih dovoljena skupna masa, vključno s skupno teža priklopnikov, ne presega 3,5 tone;

(d) prevoz blaga v motornih vozilih, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
   (i) blago, ki se prevaža, je last podjetja oziroma ga je podjetje prodalo, kupilo, dalo v najem ali najelo, izdelalo, pridobilo, obdelalo ali popravilo;
   (ii) namen vožnje je prevoz blaga v podjetje ali iz njega ali njegovo gibanje znotraj ali zunaj podjetja za lastne potrebe podjetja;
   (iii) motorna vozila, ki se uporabljajo za tak prevoz, v skladu s pogodbeno obveznostjo vozijo zaposleni v podjetju ali so takemu podjetju na voljo;
   (iv) vozila, ki prevažajo blago, so last podjetja oziroma jih je podjetje kupilo z odloženim plačilom ali najelo […]; in
   (v) tak prevoz je samo pomožna dejavnost v okviru celotne dejavnosti podjetja;

(e) prevoz medicinskih izdelkov, pripomočkov, opreme in drugih izdelkov, ki se zahtevajo za medicinsko oskrbo pri pomoči v nujnih primerih, zlasti pri naravnih katastrofah.

[…]

6. Določbe iz odstavka 5 ne vplivajo na pogoje, pod katerimi država članica svojim državljanom dovoli opravljanje dejavnosti iz navedenega odstavka.“

5 Člen 2 navedene uredbe, naslovljen „Opredelitev pojmov“, določa:

„Za namene te uredbe:

1. ‚vozilo‘ pomeni motorno vozilo, registrirano v državi članici, ali spojeno kombinacijo vozil, od katerih je vsaj motorno vozilo registrirano v državi članici, in se uporablja izključno za prevoz blaga;

[…]

3. ‚država članica gostiteljica‘ pomeni državo članico, v kateri cestni prevoznik opravlja dejavnost in ki ni država članica sedeža cestnega prevoznika;

4. ‚cestni prevoznik nerezident‘ pomeni podjetje, ki opravlja cestni prevoz blaga v državi članici gostiteljici;

5. ‚voznik‘ pomeni vsako osebo, ki vozi vozilo, čeprav le za krajši čas, ali se po službeni dolžnosti prevaža v vozilu, da je po potrebi na voljo za vožnjo;

6. ‚kabotaža‘ pomeni notranji cestni prevoz za najem ali plačilo, ki se začasno opravlja v državi članici gostiteljici skladno s to uredbo;

[…]“

6 Poglavje II iste uredbe, naslovljeno „Mednarodni prevoz“, vsebuje člen 3, ki določa:

„Za opravljanje mednarodnega prevoza se zahteva licenca Skupnosti skupaj s potrdilom za voznike, če je voznik državljan tretje države.“

7 Člen 4 Uredbe št. 1072/2009, naslovljen „Licenca Skupnosti“, ki je prav tako v njenem poglavju II, določa:

„1. Licenco Skupnosti izda država članica v skladu s to uredbo cestnemu prevozniku, ki prevaža blago po cesti za najem ali plačilo in ki:

(a) ima sedež v tej državi članici v skladu z zakonodajo Skupnosti in nacionalno zakonodajo te države članice; in

(b) ima v državi članici sedeža pravico do opravljanja mednarodnega cestnega prevoza blaga, v skladu z zakonodajo [Unije] in nacionalno zakonodajo te države članice o opravljanju poklica cestnega prevoznika blaga.

2. Licenco Skupnosti izdajo pristojni organi države članice sedeža za obdobje do 10 let, ki se lahko podaljša.

[…]“

8 Poglavje III te uredbe, naslovljeno „Kabotaža“, vsebuje člen 8, ki določa:

„1. Vsak cestni prevoznik, ki opravlja prevoz blaga za najem ali plačilo in je imetnik licence Skupnosti ter katerega voznik – državljan tretje države – ima potrdilo za voznike, je pod pogoji iz tega poglavja upravičen do opravljanja kabotaže.

2. Ko je blago, ki se prevaža v okviru dohodnega mednarodnega prevoza, dostavljeno, se cestnim prevoznikom iz odstavka 1 dovoli opravljanje do treh kabotaž z istim vozilom, ali – v primeru spojenih vozil – z motornim vozilom tega istega vozila po mednarodnem prevozu iz druge države članice ali tretje države v državo članico gostiteljico. […]

3. Opravljanje cestnih prevozov blaga v državi članici gostiteljici s strani cestnega prevoznika nerezidenta velja za skladno s to uredbo le, če lahko cestni prevoznik predloži jasne dokaze o dohodnem mednarodnem prevozu ter o vsaki zaporedni izvedeni kabotaži.

Dokazi iz prvega pododstavka vključujejo naslednje podatke za vsak prevoz:

(a) ime, naslov in podpis pošiljatelja;

(b) ime, naslov in podpis cestnega prevoznika;

(c) ime, naslov in podpis prejemnika ter, potem ko je bilo blago dostavljeno, datum dostave;

(d) kraj in datum prevzema blaga ter kraj, določen za dostavo;

(e) splošno uporabljan opis vrste blaga in načina pakiranja ter v primeru nevarnega blaga njegov splošno uveljavljen opis kot tudi število pošiljk ter njihove posebne oznake in številke;

(f) bruto maso blaga ali njegovo drugače izraženo količino;

(g) registrske tablice motornih vozil in priklopnikov.

4. Za dokazovanje, da so bili izpolnjeni pogoji iz tega člena, se ne zahtevajo dodatni dokumenti.

5. Vsakemu cestnemu prevozniku, ki ima pravico, da v državi članici sedeža, v skladu z zakonodajo te države članice opravlja cestne prevoze za najem ali plačilo, navedene v členu 1(5)(a), (b) in (c), je dovoljeno, da pod pogoji iz tega poglavja po potrebi opravlja kabotažo iste vrste ali kabotažo z vozili iz iste kategorije.

6. Omejitve ne veljajo za dovoljenje za opravljanje kabotaže v okviru načinov prevoza iz člena 1(5)(d) in (e).“

## Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

9 Tožeča stranka v postopku v glavni stvari je lastnica podjetja s sedežem na Poljskem, ki proizvaja leseno embalažo in opravlja prevoz blaga. To podjetje je imetnik licence Skupnosti.

10 V zvezi s tovornjakom, registriranim na Poljskem in v lasti tožeče stranke v postopku v glavni stvari, je bil 10. julija 2018 v okviru nadzora prometa opravljen nadzor, medtem ko je iz kraja nakladanja v Krostitzu (Nemčija) prevažal papir in karton do razkladalnega mesta v mestu Schwedt-sur-Oder (Nemčija). Ob tem je bilo ugotovljeno, da je opravljal kabotažo, ki so jo potrjevali ustrezni dokumenti, in sicer dobavnica, prevozni nalog in potrdilo o tehtanju.

11 Pri tem nadzoru prometa je bil predložen tovorni list, imenovan „CMR“ (*Cargo Movement Requirement*), da bi se potrdilo, da je bila zadevna kabotaža opravljena po dohodnem mednarodnem prevozu iz druge države članice v državo članico gostiteljico v smislu člena 8(2), prvi pododstavek, Uredbe št. 1072/2009. Iz tako predloženega dokumenta je razvidno, da je zadevni tovornjak istega dne iz tovarne na Poljskem, ki je v lasti podjetja tožeče stranke v postopku v glavni stvari, prepeljal blago, ki ga je to podjetje proizvedlo in prodalo stranki v Freitalu (Nemčija).

12 BAG je 9. oktobra 2018 zaslišal tožečo stranko v postopku v glavni stvari kot lastnico prevoznika. Ta je navedla, da je bila kabotaža, ki je bila opravljena na poti ob vrnitvi na Poljsko, dovoljena na podlagi člena 8(6) Uredbe št. 1072/2009, ker je bila opravljena po mednarodnem prevozu v smislu člena 1(5)(d) te uredbe.

13 BAG je menil, da členov 1(5)(d) in 8(2) Uredbe št. 1072/2009 ni mogoče uporabljati hkrati. Meni, da če bi bilo prevozniku, ki je opravil mednarodni prevoz blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) te uredbe iz ene države članice v drugo državo članico, na podlagi člena 8(2) te uredbe dovoljeno opravljanje kabotaže po tem mednarodnem prevozu, bi to pristojnim organom otežilo ali celo onemogočilo nadzor nad spoštovanjem določb o kabotaži, saj se za prevoznika, ki opravlja mednarodni prevoz blaga za svoj račun, ne zahteva licenca Skupnosti niti mu ni treba predložiti dokazov, naštetih v členu 8(3) navedene uredbe.

14 Zato je BAG z odločbo z dne 30. oktobra 2018 tožeči stranki v postopku v glavni stvari zaradi kršitve predpisov v zvezi s kabotažo naložil globo v višini 1250 EUR.

15 Tožeča stranka v postopku v glavni stvari je zoper to odločbo pri predložitvenem sodišču vložila tožbo.

16 To sodišče meni, da je rešitev spora, o katerem odloča, odvisna od vprašanja, ali je prevozniku, ki je v skladu s členom 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009 opravil mednarodni prevoz blaga iz ene države članice v drugo državo članico, po tem dohodnem mednarodnem prevozu dovoljeno opravljanje kabotaže na ozemlju zadnjenavedene države članice na podlagi člena 8 te uredbe. Natančneje, sprašuje se, ali tak mednarodni prevoz pomeni mednarodni prevoz v smislu člena 8(2) navedene uredbe. Po njegovem mnenju se naj to vprašanje ne bi obravnavalo enotno v državah članicah, zlasti na Poljskem in v Nemčiji.

17 V teh okoliščinah je Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu) prekinilo odločanje in Sodišču predložilo to vprašanje za predhodno odločanje:

„Ali je treba člen 8(2), prvi stavek, [Uredbe št. 1072/2009] razlagati tako, da gre za dohodni mednarodni prevoz v smislu navedene določbe tudi tedaj, če do tega prevoza pride v okviru prevoza v skladu s členom 1(5)(d) te uredbe?“

## Vprašanje za predhodno odločanje

### *Dopustnost*

18 Tožeča stranka v postopku v glavni stvari izpodbija dopustnost predloga za sprejetje predhodne odločbe in s tem v zvezi navaja, da razlaga prava Unije, za katero je zaprošeno, ni nujna za rešitev spora o glavni stvari ter da Sodišče nikakor nima na voljo potrebnih dejanskih in pravnih elementov, da bi lahko na postavljeno vprašanje dalo koristen odgovor.

19 Glede tega je treba opozoriti, da lahko v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča v okviru postopka, določenega v členu 267 PDEU, le nacionalno sodišče, ki odloča o sporu in ki mora prevzeti odgovornost za sodno odločitev, ki jo bo sprejelo, ob upoštevanju posebnosti zadeve presodi potrebo po izdaji predhodne odločbe, da bi lahko izdalo sodbo, in tudi ustreznost vprašanj, ki jih predloži Sodišču. Zato je Sodišče, kadar se postavljena vprašanja nanašajo na razlago prava Unije, načeloma dolžno odločati. Iz tega sledi, da se upoštevnost vprašanj, ki se nanašajo na pravo Unije, domneva. Sodišče lahko zavrne odločanje o predlogu nacionalnega sodišča samo, če je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora v postopku v glavni stvari, če je problem hipotetičen ali če Sodišče nima na voljo pravnih in dejanskih elementov, da bi lahko na zastavljena vprašanja dalo koristne odgovore (glej v tem smislu sodbo z dne 26. februarja 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, točki 28 in 29 ter navedena sodna praksa).

20 V obravnavanem primeru pa ni očitno, da razlaga člena 1(5)(d) in člena 8(2) Uredbe št. 1072/2009, za katero prosi predložitveno sodišče, nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora v postopku v glavni stvari, da je problem hipotetičen oziroma da Sodišče nima na voljo potrebnih pravnih in dejanskih elementov, da bi lahko na postavljeno vprašanje dalo koristen

odgovor. Nasprotno, iz predloga za sprejetje predhodne odločbe je razvidno, da predložitveno sodišče obrazloženo izraža dvome o tem, kako je treba razlagati zadevne določbe prava Unije, in v zvezi s tem podrobno navaja dejansko stanje.

21 Zato je treba ugotoviti, da je predlog za sprejetje predhodne odločbe dopusten.

### *Vsebinska presoja*

22 Spomniti je treba, da mora Sodišče v skladu s svojo ustaljeno sodno prakso v okviru sodelovanja med nacionalnimi sodišči in Sodiščem, ki je uvedeno s členom 267 PDEU, nacionalnemu sodišču podati koristen odgovor, ki mu omogoča rešitev spora, o katerem odloča. Ob upoštevanju tega lahko Sodišče po potrebi preoblikuje vprašanja, ki so mu predložena. Naloga Sodišča je namreč razložiti vse določbe prava Unije, ki jih nacionalna sodišča potrebujejo za odločanje v sporih, ki so jim predloženi, tudi če te določbe niso izrecno navedene v vprašanjih, ki jih ta sodišča postavijo (sodba z dne 28. junija 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, točka 40 in navedena sodna praksa).

23 Zato, čeprav je predložitveno sodišče svoje vprašanje formalno omejilo na razlago člena 8(2) in člena 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009, to Sodišča ne ovira, da mu sporoči vse vidike razlage prava Unije, ki bi mu lahko koristili pri presoji predložene zadeve, in sicer ne glede na to, ali se je nanje sklicevalo v svojem vprašanju ali ne. Glede tega mora Sodišče iz vseh elementov, ki jih je predložilo predložitveno sodišče, zlasti iz obrazložitve predložitvene odločbe, izluščiti elemente prava Unije, ki jih je treba razložiti ob upoštevanju predmeta spora (sodba z dne 28. junija 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, točka 41 in navedena sodna praksa).

24 V obravnavanem primeru je iz predloga za sprejetje predhodne odločbe razvidno, da želi predložitveno sodišče izvedeti, ali je prevozniku, ki je opravil mednarodni prevoz blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009 iz ene države članice v drugo državo članico, na podlagi člena 8 te uredbe dovoljeno opravljanje kabotaže po tem mednarodnem prevozu na ozemlju zadnjenavedene države članice.

25 Poleg tega tožeča stranka v postopku v glavni stvari sama priznava, da je njen tovornjak, preden je bil uporabljen za kabotažo, ki je bila predmet nadzora prometa, prepeljal blago, ki ga je ta stranka sama proizvedla in prodala, iz svoje tovarne na Poljskem v podjetje stranke, ki je to blago kupilo in ki je Nemčiji, kar ni bilo izpodbijano. Vendar bo moralo predložitveno sodišče preveriti, ali tak prevoz pomeni mednarodni prevoz blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d), od (i) do (v), Uredbe št. 1072/2009, zlasti glede zahteve iz podtočke (v) o pomožnem značaju tega prevoza v okviru celotne dejavnosti podjetja.

26 Glede na navedene preudarke je treba postavljeno vprašanje razumeti tako, da se z njim v bistvu sprašuje, ali je treba Uredbo št. 1072/2009 razlagati tako, da je cestnemu prevozniku blaga, ki je opravil mednarodni prevoz blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) te uredbe iz ene države članice v drugo državo članico, dovoljeno opravljanje kabotaže po tem mednarodnem prevozu na ozemlju zadnjenavedene države članice na podlagi člena 8 te uredbe in, če da, pod katerimi pogoji.

27 V zvezi s tem je treba opozoriti, da se Uredba št. 1072/2009 v skladu s svojim členom 1(1) in (4) med drugim uporablja za mednarodne cestne prevoze blaga za najem ali plačilo za vožnje, ki se opravljajo na ozemlju Unije, in za kabotažo, ki je v skladu s členom 2, točka 6, te uredbe opredeljena kot „notranji cestni prevoz za najem ali plačilo, ki se začasno opravlja v državi članici gostiteljici“.

28 Uredba št. 1072/2009 v poglavju II določa pravila, ki veljajo za mednarodni prevoz. To poglavje II vsebuje člen 3 te uredbe, ki določa splošno pravilo, v skladu s katerim se „[z]a opravljanje mednarodnega prevoza […] zahteva licenca Skupnosti skupaj s potrdilom za voznike, če je voznik državljan tretje države“.

29 Vendar člen 1(5), od (a) do (e), Uredbe št. 1072/2009 določa, da za cestne prevoznike blaga v okviru nekaterih načinov prevoza ne velja zahteva po licenci Skupnosti in zanje ni potrebno prevozno dovoljenje. Tak je primer prevoza pošte kot univerzalne storitve (člen 1(5)(a) te uredbe), prevoza vozil, ki so bila poškodovana ali so se pokvarila (člen 1(5)(b) navedene uredbe), prevoza blaga z motornimi vozili, katerih dovoljena skupna masa, vključno s skupno težo priklopnikov, ne presega 3,5 tone (člen 1(5)(c) te uredbe) in prevoza blaga v motornih vozilih za svoj račun (člen 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009) ali prevoza medicinskih izdelkov, pripomočkov, opreme in drugih izdelkov, ki se zahtevajo za medicinsko oskrbo pri pomoči v nujnih primerih, zlasti pri naravnih katastrofah (člen 1(5)(e) Uredbe št. 1072/2009).

30 Iz povezane razlage teh določb izhaja, da za mednarodne prevoze blaga, ki se opravijo za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009, ne veljajo zahteve iz člena 3 te uredbe.

31 Poglavje III Uredbe št. 1072/2009, naslovljeno „Kabotaža“, vsebuje pravila v zvezi s kabotažo. To poglavje III med drugim vsebuje člen 8 te uredbe, naslovljen „Splošno načelo“, ki določa splošna pravila za kabotažo.

32 Poudariti je treba, da ta člen 8 določa različna pravila v zvezi z dopustnostjo kabotaže glede na to, ali so te opravljene po mednarodnem cestnem prevozu blaga za najem ali za plačilo ali po mednarodnem cestnem prevozu blaga za svoj račun.

33 Člen 8(1) Uredbe št. 1072/2009 namreč določa splošno načelo, v skladu s katerim „[je v]sak cestni prevoznik, ki opravlja prevoz blaga za najem ali plačilo in je imetnik licence Skupnosti ter katerega voznik – državljan tretje države – ima potrdilo za voznike, […] pod pogoji iz tega poglavja upravičen do opravljanja kabotaže“.

34 Iz tega izhaja, da je prevoznikom, ki so opravili mednarodni cestni prevoz blaga za najem ali plačilo iz ene države članice v drugo državo članico, na ozemlju te druge države članice dovoljeno opravljanje kabotaže po tem mednarodnem prevozu, če izpolnjujejo zahteve iz člena 3 Uredbe št. 1072/2009.

35 Po drugi strani člen 8(6) Uredbe št. 1072/2009 določa, da za dopustnost opravljanja kabotaže v okviru načinov prevoza iz člena 1(5)(d) te uredbe ni nobenih omejitev.

36 Ker je, kot je opozorjeno v točki 27 te sodbe, pojem „kabotaža“ za namene Uredbe št. 1072/2009 opredeljen kot „notranji cestni prevoz za najem ali plačilo“, se člen 8(6) te uredbe ne more nanašati na kabotažo, ki se opravlja za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) navedene uredbe, v nasprotju s tem, kar v pisnih stališčih trdijo BAG, italijanska vlada in Evropska komisija.

37 Člen 8(6) Uredbe št. 1072/2009 je treba dejansko razumeti tako, da določa odstopanje od splošnega načela, določenega v členu 8(1) te uredbe.

38 V skladu s členom 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009 za mednarodne prevoze blaga, ki se opravljajo za svoj račun, namreč ne veljajo zahteve iz člena 3 te uredbe, kot je bilo navedeno v točki 30 te sodbe.

39 Tako je na podlagi povezane razlage členov 1(5)(d) in 8(6) Uredbe št. 1072/2009 razvidno, da je prevoznikom, ki so opravili mednarodni cestni prevoz blaga za svoj račun iz ene države članice v drugo državo članico, na ozemlju zadnjenavedene države članice dovoljeno opravljanje kabotaže, ne da bi zanje veljale zahteve iz člena 3 in člena 8(1) te uredbe.

40 Zato je treba šteti, da je cestnemu prevozniku blaga, ki je opravil mednarodni prevoz blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009 iz ene države članice v drugo državo članico, v skladu s členom 8(6) te uredbe na ozemlju zadnjenavedene države članice dovoljeno opravljanje kabotaže po tem mednarodnem prevozu, ne da bi zanj veljale zahteve iz člena 3 in člena 8(1) navedene uredbe.

41 Glede podrobnih pravil v zvezi s to kabotažo je treba poudariti, da člen 8, od (2) do (5), Uredbe št. 1072/2009 določa pogoje, pod katerimi lahko prevozniki opravljajo kabotažo.

42 Člen 8(2), prvi pododstavek, Uredbe št. 1072/2009 določa, da „[k]o je blago, ki se prevaža v okviru dohodnega mednarodnega prevoza, dostavljeno, se cestnim prevoznikom iz odstavka 1 dovoli opravljanje do treh kabotaž z istim vozilom, ali – v primeru spojenih vozil – z motornim vozilom tega istega vozila po mednarodnem prevozu iz druge države članice ali tretje države v državo članico gostiteljico“. Poleg tega se v skladu s to določbo „zadnje razkladanje v okviru kabotaže pred zapustitvijo države članice gostiteljice […] izvrši v sedmih dneh od zadnjega razkladanja v državi članici gostiteljici v okviru dohodnega mednarodnega prevoza“.

43 Člen 8(2), drugi pododstavek, Uredbe št. 1072/2009 določa, da lahko „[c]estni prevozniki v roku iz prvega pododstavka opravijo del kabotaž ali vso kabotažo, dovoljeno v skladu z navedenim pododstavkom, v kateri koli državi članici, če se omejijo na eno kabotažo v eni državi članici v 3 dneh po tem, ko nenatovorjeni vstopijo na ozemlje navedene države članice“.

44 Člen 8(3), prvi pododstavek, Uredbe št. 1072/2009 določa, da „[o]pravljanje cestnih prevozov blaga v državi članici gostiteljici s strani cestnega prevoznika nerezidenta“, to je kabotaža, velja za skladno s to uredbo „le, če lahko prevoznik predloži jasne dokaze o dohodnem mednarodnem prevozu ter o vsaki zaporedni izvedeni kabotaži“.

45 Ti dokazi, ki so navedeni v členu 8(3), drugi pododstavek, od (a) do (g) Uredbe št. 1072/2009, vsebujejo za vsak prevoz: ime, naslov in podpis pošiljatelja (člen 8(3)(a) te uredbe); ime, naslov in podpis cestnega prevoznika (člen 8(3)(b) navedene uredbe); ime, naslov in podpis prejemnika ter, potem ko je bilo blago dostavljeno, datum dostave (člen 8(3)(c) iste uredbe); kraj in datum prevzema blaga ter kraj, določen za dostavo (člen 8(3)(d) Uredbe št. 1072/2009); splošno uporabljan opis vrste blaga in načina pakiranja ter v primeru nevarnega blaga njegov splošno uveljavljen opis kot tudi število pošiljk ter njihove posebne oznake in številke (člen 8(3)(e) te uredbe); bruto maso blaga ali njegovo drugače izraženo količino (člen 8(3)(f) navedene uredbe) ter registrske tablice motornih vozil in priklopnikov (člen 8(3)(g) iste uredbe).

46 Člen 8(4) Uredbe št. 1072/2009 določa, da se za dokazovanje, da so bili izpolnjeni pogoji iz člena 8 te uredbe, ne zahtevajo dodatni dokumenti.

47 Poudariti je treba, da čeprav se člen 8(2) Uredbe št. 1072/2009 sklicuje na „prevoznike iz odstavka 1“ tega člena 8 in da se, kot je bilo poudarjeno v točki 37 te sodbe, člen 8(1) te uredbe ne uporablja za prevoznike, ki so opravljali mednarodni prevoz blaga za svoj račun, ta okoliščina ne more omajati dejstva, da se pravila v zvezi s kabotažo iz člena 8, od (2) do (4), navedene uredbe

uporabljajo za vse kabotaže, saj se kabotaže po definiciji opravljajo za najem ali plačilo in pri tem ni pomembno, ali se opravljajo po mednarodnem prevozu blaga za najem ali plačilo ali pa po mednarodnem prevozu blaga za svoj račun.

48 Kot je namreč razvidno iz uporabe besedne zveze „je pod pogoji iz tega poglavja upravičen“ in besedne zveze „dovoljenje za opravljanje kabotaže“, navedenih v členu 8(1) Uredbe št. 1072/2009 oziroma v členu 8(6) te uredbe, ti določbi urejata le dopustnost kabotaže.

49 Poleg tega, čeprav – tako kot pri mednarodnih prevozih blaga za svoj račun – za cestni prevoz blaga za najem ali plačilo iz člena 1(5), od (a) do (c), Uredbe št. 1072/2009 ne veljajo zahteve iz člena 3 te uredbe, to ne spremeni dejstva, da je prevoznikom v skladu s členom 8(5) navedene uredbe dovoljeno opravljanje kabotaže iste vrste ali kabotaže z vozili iste kategorije, če izpolnjujejo pogoje iz poglavja III te uredbe v zvezi s kabotažo. Zato za te kabotaže vsekakor veljajo pogoji iz člena 8, od (2) do (4), Uredbe št. 1072/2009.

50 Zato se pravila v zvezi s kabotažo iz člena 8, od (2) do (4), Uredbe št. 1072/2009 ne uporabljajo le za kabotažo po mednarodnem prevozu blaga za najem ali plačilo, ampak tudi za kabotažo po mednarodnem prevozu blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009.

51 Le taka razlaga je v skladu s ciljem, ki mu sledi Uredba št. 1072/2009. Dejstvo, da za vse kabotaže, tudi tiste, ki se opravljajo po mednarodnem prevozu za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009, veljajo pogoji iz člena 8, od (2) do (4), te uredbe, namreč omogoča zagotovitev polnega učinka strogih pravil, ki veljajo za kabotažo, ker se s tem izogne temu, da bi se ti prevozi opravljali tako, da bi pomenili stalno ali nenehno dejavnost v državi članici gostiteljici, in ker se s tem zagotovi, da je kabotaža začasna, kar je v skladu z uvodnima izjavama 13 in 15 eden od ciljev Uredbe št. 1072/2009.

52 Iz tega sledi, da je za zagotovitev polnega učinka Uredbe št. 1072/2009 prevoznikom, ki so opravljali mednarodni prevoz blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) te uredbe iz ene države članice v drugo državo članico, dovoljeno opravljanje kabotaže na ozemlju te druge države članice po tem opravljenem mednarodnem prevozu, vendar le če so spoštovani pogoji iz člena 8, od (2) do (4), navedene uredbe.

53 Te ugotovitve ne more omajati trditev BAG in italijanske vlade, da – ker prevozniki, ki opravljajo mednarodne prevoze blaga za svoj račun, niso zavezani imeti licence Skupnosti in, odvisno od primera, potrdila za voznike – pri kabotaži, ki se opravlja po teh opravljenih mednarodnih prevozih, ni mogoče nadzorovati spoštovanja pravil o kabotaži, zlasti pogojev, določenih v členu 8 Uredbe št. 1072/2009, in zagotoviti začasnost kabotaže.

54 Nasprotno, iz elementov spisa, s katerim razpolaga Sodišče, je razvidno, da je od prevoznikov, ki po tem, ko so opravili mednarodni prevoz za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) Uredbe št. 1072/2009 iz ene države članice v drugo državo članico, opravljajo kabotažo na ozemlju te zadnjenavedene države članice, mogoče v skladu s členom 8(3) te uredbe zahtevati predložitev jasnih dokazov o dohodnem mednarodnem prevozu ter o vsaki zaporedni izvedeni kabotaži. V obravnavanem primeru je namreč tožeča stranka v postopku v glavni stvari kot prevoznik med nadzorom prometa, ki se je nanašal na njen tovornjak, pristojnim organom lahko predložila tovorni list, ki jasno potrjuje mednarodni prevoz za svoj račun v zadevno državo članico, in ustrezne dokumente v zvezi s kabotažo, ki se opravlja po tem mednarodnem prevozu, opravljenem na njenem ozemlju.

55 Glede na vse zgoraj navedeno je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba Uredbo št. 1072/2009 razlagati tako, da je prevozniku, ki je opravil mednarodni prevoz blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) te uredbe iz ene države članice v drugo državo članico, na podlagi člena 8(6) navedene uredbe dovoljeno opravljanje kabotaže na ozemlju druge države članice po tem mednarodnem prevozu, vendar le, če so spoštovani pogoji, določeni v členu 8, od (2) do (4), iste uredbe.

## Stroški

56 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (osmi senat) razsodilo:

**Uredbo (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga je treba razlagati tako, da je prevozniku, ki je opravil mednarodni prevoz blaga za svoj račun v smislu člena 1(5)(d) te uredbe iz ene države članice v drugo državo članico, na podlagi člena 8(6) navedene uredbe dovoljeno opravljanje kabotaže na ozemlju druge države članice po tem mednarodnem prevozu, vendar le, če so spoštovani pogoji, določeni v členu 8, od (2) do (4), iste uredbe.**

Podpisi