



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

8 юли 2021 година*

„Преюдициално запитване — Регламент (ЕС) № 1072/2009 — Член 1, параграф 5, буква г) — Член 8 — Международен автомобилен превоз на товари от една до друга държава членка — Каботажни превози, извършени непосредствено след този международен превоз на територията на последната държава членка — Ограничения — Изискване за лиценз на Общността и евентуално за разрешение за превоз — Изключения — Каботажни превози, извършени непосредствено след международен превоз за собствена сметка — Условия“

По дело C-937/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Amtsgericht Köln (Районен съд, Кьолн, Германия) с акт от 25 ноември 2019 г., постъпил в Съда на 23 декември 2019 г., в рамките на производство по дело

КА,

при участието на:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: N. Wahl, председател на състава, F. Biltgen (докладчик) и J. Passer, съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за КА, от S. Domaradzki, adwokat,
- за Bundesamt für Güterverkehr, от A. Marquardt в качеството на представител,

* Език на производството: немски.

- за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от P. Garofoli, avvocato dello Stato,
- за Европейската комисия, от T. Scharf, както и от C. Vrignon, в качеството на представители

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване е относно тълкуването на Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 2009 г., стр. 72).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между жалбоподателя в главното производство, КА, и Bundesamt für Güterverkehr (Федерална служба за автомобилен превоз на товари, Германия, наричана по-нататък „BAG“) по повод на налагането на глоба за нарушение на разпоредбите относно каботажните превози.

Правна уредба

- 3 Съображения 13 и 15 от Регламент № 1072/2009 предвиждат:

„(13) На превозвачите на товари, притежатели на лиценза на Общността, предвиден в настоящия регламент, както и превозвачите с разрешение да извършват някои категории международни услуги за превоз на товари, следва да бъде разрешено да извършват временно вътрешни транспортни услуги в държава членка в съответствие с настоящия регламент, без да имат седалище или да са установени по друг начин в нея. [...]

[...]

(15) Без да се засягат разпоредбите в Договора [за функционирането на ЕС] относно правото на установяване, каботажните превози представляват предоставяне на услуги от превозвачи в рамките на държава членка, в която не са установени, и не следва да бъдат забранени, при условие че не се извършват по начин, който създава постоянна или продължителна дейност в същата държава членка. За да се улесни изпълнението на това изискване, следва да се определят по-ясно честотата на каботажните превози и срокът, в продължение на който могат да се извършват. В миналото е предоставяно временно разрешение за такива вътрешни транспортни услуги. На практика е трудно да се установи със сигурност кои услуги са разрешени. Следователно са необходими ясни правила, които са лесноизпълними“.

4 Член 1 от посочения регламент е озаглавен „Приложно поле“ и предвижда:

„1. Настоящият регламент се прилага за международния автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение [по маршрути] в рамките на територията на [Европейския съюз].

[...]

4. Настоящият регламент се прилага за вътрешния автомобилен превоз на товари, извършван временно от превозвач, установен извън държавата членка, както е предвидено в глава III.

5. Следните видове превоз и празни курсове, направени във връзка с такъв превоз, не изискват лиценз на Общността и са освободени от всякакви изисквания за други разрешителни за превоз:

а) превоз на поща като универсална услуга;

б) превоз на повредени или аварирали превозни средства;

в) превоз на товари с моторни превозни средства, чиято максимално допустима маса в натоварено състояние, включително ремаркетата, не превишава 3,5 тона;

г) превоз на товари с моторни превозни средства, при условие че са изпълнени следните условия:

i) превозваните товари са собственост на предприятието или са продадени, купени, отдадени под наем или наети, произведени, извлечени, обработени или ремонтирани от предприятието;

ii) целта на пътуването е превоз на товарите до или от предприятието или тяхното преместване вътре във или извън предприятието поради негови собствени изисквания.

iii) моторните превозни средства, използвани за такъв превоз, се управляват от служители, назначени от или предоставени на разположение на предприятието съгласно договорно задължение;

iv) превозните средства, превозващи товарите, са собственост на предприятието или са закупени от него на изплащане, или са наети [...]; и

v) такъв превоз има само допълнителен характер спрямо основните дейности на предприятието.

д) превоз на лекарствени продукти, уреди, оборудване и други изделия, необходими за медицински грижи при оказване на помощ при извънредни обстоятелства, по-специално при природни бедствия.

[...]

6. Разпоредбите на параграф 5 не засягат условията, при които всяка държава членка разрешава на своите граждани и предприятия да осъществяват дейностите, посочени в същия параграф“.

5 Член 2 от посочения регламент е озаглавен „Определения“ и гласи:

„За целите на настоящия регламент:

1) „превозно средство“ означава моторно превозно средство, което е регистрирано в държава членка, или състав от превозни средства, като най-малко моторното превозно средство от състава е регистрирано в държава членка, и които се използват изключително за превоз на товари;

[...]

3) „приемаща държава членка“ означава държавата членка, в която даден превозвач извършва дейност и която е различна от неговата държава членка на установяване;

4) „превозвач, установен извън държавата членка“ означава предприятие за автомобилен превоз на товари, което извършва дейност в приемаща държава членка;

5) „водач“ означава всяко лице, което управлява превозно средство, дори за кратък период, или което пътува в превозно средство като част от задълженията си, за да бъде на разположение при необходимост да управлява превозното средство;

6) „каботажни превози“ означава вътрешен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно в приемаща държава членка в съответствие с настоящия регламент;

[...]“.

6 Глава II от същия регламент, озаглавена „Международни превози“, включва член 3, който предвижда:

„Международни превози се извършват при притежаване на лиценз на Общността и когато водачът е гражданин на трета държава — заедно с атестация за водач“.

7 Член 4 от Регламент № 1072/2009, озаглавен „Лиценз на Общността“, който също е част от глава II от този регламент, гласи следното:

„1. Държавите членки издават лиценз на Общността в съответствие с настоящия регламент на всеки превозвач, извършващ автомобилен превоз на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, който:

а) е установен в тази държава членка в съответствие със законодателството на Общността и националното законодателство на тази държава членка; и

б) има право да извършва в държавата членка на установяване международен автомобилен превоз на товари в съответствие със законодателството на [Съюза] и националното законодателство на тази държава членка относно достъпа до професията автомобилен превозвач.

2. Лицензът на Общността се издава от компетентните органи на държавата членка на установяване за срок до десет години, който може да бъде подновяван.

[...]“.

8 Глава III от Регламент № 1072/2009 е озаглавена „Каботаж“ и включва по-специално член 8, който в параграфи 1 и 2 предвижда:

„1. Всеки превозвач, осъществяващ превози за чужда сметка или срещу възнаграждение, който е притежател на лиценз на Общността и чийто водач, ако е гражданин на трета държава, притежава атестация за водач, има право съгласно условията, посочени в настоящата глава, да извършва каботажни превози.

2. След доставката на товарите, превозвани при входящия международен превоз, на посочените в параграф 1 превозвачи на товари се разрешава да извършват с едно и също превозно средство или — в случай на състав от превозни средства — с моторното превозно средство от състава, до три каботажни превоза непосредствено след международен превоз от друга държава членка или от трета държава до приемащата държава членка. [...]

3. Счита се, че услугите по вътрешен автомобилен превоз на товари, извършвани в приемащата държава членка от превозвач, установен извън тази държава членка, са в съответствие с настоящия регламент [...] единствено ако превозвачът може да представи недвусмислени доказателства за входящия международен превоз и за всеки последващ каботажен превоз.

Доказателствата, посочени в първа алинея, съдържат следните данни за всеки превоз:

- а) името, адреса и подписа на изпращача;
- б) името, адреса и подписа на превозвача;
- в) името и адреса на получателя, както и неговия подпис и датата на доставка, след като бъдат доставени товарите;
- г) мястото и датата на приемане на товарите за превоз и мястото, предвидено за доставката;
- д) обичайното описание на естеството на товарите и начина на опаковане, а за опасните товари — тяхното общоприето описание, както и броя на колетите, особената им маркировка и номерата им;
- е) брутната маса или изразеното по друг начин количество на товарите;
- ж) регистрационните номера на моторното превозно средство и на ремаркетото.

4. Не се изисква допълнителен документ, за да се докаже, че са спазени условията, предвидени в настоящия член.

5. Всеки превозвач, който в съответствие със законодателството на държавата членка на установяване има право да извършва в тази държава членка автомобилните превози на товари за чужда сметка или срещу възнаграждение, посочени в член 1, параграф 5, букви а), б) и в), се допуска при условията на настоящата глава да извършва, в зависимост от случая,

каботажни превози от същия вид или каботажни превози с превозни средства от същата категория.

6. Разрешението за извършване на каботажни превози в рамките на видовете превоз, посочени в член 1, параграф 5, букви г) и д), е неограничено“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

- 9 Жалбоподателят в главното производство е собственик на установено в Полша предприятие, което произвежда опаковки от дървен материал и извършва превоз на товари. Това предприятие притежава лиценз на Общността.
- 10 На 10 юли 2018 г. е извършена пътна проверка на камион, регистриран в Полша и собственост на жалбоподателя в главното производство, с който се превозват хартия и картон, от място на натоварване в Кроциц (Германия) до място на разтоварване в Швед (Одер) (Германия). Установява се, че този камион извършва каботажен превоз, удостоверен с надлежни документи, а именно разписка за доставка, нареждане за превоз и разписка за претегляне.
- 11 В рамките на тази пътна проверка е представена товарителница, обозначена като „CMR“ (*Cargo Movement Requirement*), с която се доказва, че разглежданият каботажен превоз се извършва непосредствено след международен превоз от друга държава членка до приемащата държава членка по смисъла на член 8, параграф 2, първа алинея от Регламент № 1072/2009. От така представения документ е видно, че същия ден съответният камион е превозил от намиращия се в Полша завод на предприятието, принадлежащо на жалбоподателя в главното производство, стоки, произведени и продадени от това предприятие на клиент, намиращ се във Фрайтал (Германия).
- 12 На 9 октомври 2018 г. жалбоподателят в главното производство, в качеството си на собственик на превозвача, е изслушан от BAG. Той заявява, че каботажният превоз по обратния път към Полша е разрешен на основание член 8, параграф 6 от Регламент № 1072/2009, тъй като е извършен непосредствено след международен превоз по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от този регламент.
- 13 BAG счита, че член 1, параграф 5, буква г) и член 8, параграф 2 от Регламент № 1072/2009 не могат да бъдат прилагани във връзка един с друг. Според тази служба, ако превозвачът, извършил международен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от този регламент от една до друга държава членка, имаше право да извършва каботажен превоз непосредствено след този международен превоз на основание член 8, параграф 2 от същия регламент, това би направило труден и дори невъзможен упражнявания от компетентните органи контрол за спазването на разпоредбите относно каботажните превози, тъй като превозвачът, който извършва международен превоз на товари за собствена сметка, няма задължение нито да притежава лиценз на Общността, нито да представи изброените в член 8, параграф 3 от посочения регламент доказателства.
- 14 Поради това с акт от 30 октомври 2018 г. BAG налага на жалбоподателя в главното производство глоба в размер на 1250 EUR за нарушение на правната уредба относно каботажните превози.

- 15 Жалбоподателят в главното производство обжалва този акт пред запитващата юрисдикция.
- 16 Тази юрисдикция счита, че разрешаването на спора, с който е сезирана, зависи от отговора на въпроса дали превозвач, който съгласно член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009 е извършил международен превоз на товари от една до друга държава членка, има право на основание член 8 от този регламент да извършва каботажни превози непосредствено след този международен превоз на територията на последната държава членка. Запитващата юрисдикция иска по-специално да установи дали такъв международен превоз представлява международен превоз по смисъла на член 8, параграф 2 от посочения регламент. Според нея този въпрос, изглежда, не се разглежда еднакво в държавите членки, по-специално в Полша и в Германия.
- 17 При тези обстоятелства *Amtsgericht Köln* (Районен съд Кьолн, Германия) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 8, параграф 2, първо изречение от [Регламент № 1072/2009] да се тълкува в смисъл, че международен превоз по смисъла на тази разпоредба представлява и международният превоз, който отговаря на условията по член 1, параграф 5, буква г) от този регламент?“.

По преюдициалния въпрос

По допустимостта

- 18 Жалбоподателят в главното производство оспорва допустимостта на преюдициалното запитване, като изтъква, че така поисканото тълкуване на правото на Съюза не е необходимо за разрешаването на спора в главното производство и че при всички положения Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да даде полезен отговор на поставения му въпрос.
- 19 В това отношение в самото начало е важно да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда в рамките на производството, въведено с член 267 ДФЕС, само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално заключение, за да може да постанови решението си, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда. Следователно, щом като отправените въпроси се отнасят до тълкуването на правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе. Оттук следва, че въпросите относно правото на Съюза се ползват с презумпция за релевантност. Ето защо Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция преюдициално запитване само ако е очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или също когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (вж. в този смисъл решение от 26 февруари 2013 г., *Melloni*, C-399/11, EU:C:2013:107, т. 28 и 29 и цитираната съдебна практика).

- 20 В конкретния случай обаче не е очевидно, че поисканото от запитващата юрисдикция тълкуване на член 1, параграф 5, буква г) и на член 8, параграф 2 от Регламент № 1072/2009 няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, че се отнася до проблем от хипотетично естество или още че Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставения му въпрос. Напротив, от акта за преюдициално запитване следва, че запитващата юрисдикция мотивирано излага съмнения относно тълкуването, което следва да се даде на съответните разпоредби от правото на Съюза, и представя подробно изложение на фактите в това отношение.
- 21 Поради това преюдициалното запитване трябва да се приеме за допустимо.

По същество

- 22 Следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда в рамките на въведеното с член 267 ДФЕС производство за сътрудничество между националните юрисдикции и Съда той трябва да даде на националния съд полезен отговор, който да му позволи да реши спора, с който е сезиран. С оглед на това при необходимост Съдът трябва да преформулира въпросите, които са му зададени. Всъщност задача на Съда е да тълкува всички разпоредби на правото на Съюза, които са необходими на националните юрисдикции, за да се произнасят по споровете, с които са сезирани, дори тези разпоредби да не са изрично посочени във въпросите, отправени от тези юрисдикции до Съда (решение от 28 юни 2018 г., *Cresco Rey*, C-2/17, EU:C:2018:511, т. 40 и цитираната съдебна практика).
- 23 Следователно, макар запитващата юрисдикция формално да е свела въпросите си само до тълкуването на член 8, параграф 2 и на член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009, това обстоятелство не е пречка Съдът да ѝ предостави всички насоки за тълкуване на правото на Съюза, които могат да ѝ бъдат полезни за произнасяне по делото, с което тя е сезирана, независимо дали ги е посочила във въпросите си. В това отношение Съдът трябва да извлече от цялата информация, предоставена от запитващата юрисдикция, и по-специално от мотивите на акта за преюдициално запитване, разпоредбите от правото на Съюза, които изискват тълкуване предвид предмета на спора (вж. решение от 28 юни 2018 г., *Cresco Rey*, C-2/17, EU:C:2018:511, т. 41 и цитираната съдебна практика).
- 24 В конкретния случай от акта за преюдициално запитване е видно, че запитващата юрисдикция иска да установи дали превозвач, който е извършил международен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009 от една до друга държава членка, има право на основание член 8 от този регламент да извършва каботажни превози непосредствено след този международен превоз на територията на последната държава членка.
- 25 Освен това самият жалбоподател в главното производство признава, че преди да бъде използван за извършване на каботажния превоз, обект на проведената пътна проверка, неговият камион бил използван за превоз на стоки, произведени и продавани от него чрез намиращия се в Полша негов завод, до предприятието на клиента, закупило тези стоки, установено в Германия, като това обстоятелство не се оспорва от страните. Запитващата юрисдикция обаче следва да провери дали този превоз представлява международен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г), подточки i)–v) от

- Регламент № 1072/2009, по-специално що се отнася до съдържачото се в подточка v) изискване, свързано с акцесорния характер на този превоз в рамките на цялата дейност на предприятието.
- 26 С оглед на изложените съображения поставеният въпрос следва да се разбира, че по същество цели да бъде установено дали Регламент № 1072/2009 трябва да се тълкува в смисъл, че превозвач, извършил международен автомобилен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от този регламент, от една до друга държава членка, има право на основание член 8 от посочения регламент да извършва каботажен превоз непосредствено след този международен превоз на територията на последната държава членка, и при утвърдителен отговор — при какви условия.
- 27 В това отношение е важно да се припомни, че съгласно член 1, параграфи 1 и 4 от Регламент № 1072/2009 този регламент се прилага по-специално към международния автомобилен превоз на товари за чужда сметка и за пътувания на територията на Съюза, както и за каботажните превози, които съгласно член 2, точка 6 от този регламент се определят като „вътрешен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно в приемаща държава членка“.
- 28 В глава II от Регламент № 1072/2009 са установени правилата, на които се подчиняват международните превози. В тази глава II се съдържа член 3 от този регламент, който установява общия принцип, че „[м]еждународни[те] превози се извършват при притежаване на лиценз на Общността и когато водачът е гражданин на трета държава — заедно с атестация за водач“.
- 29 Член 1, параграф 5, букви а)—д) от Регламент № 1072/2009 предвижда обаче, че за някои видове превози от автомобилните превозвачи не се изисква лиценз на Общността и те са освободени от всякакви разрешения за превоз. Такъв е случаят с пощенските превози, извършвани в рамките на предоставянето на универсална услуга (член 1, параграф 5, буква а) от този регламент), с превозите на повредени или аварирали превозни средства (член 1, параграф 5, буква б) от посочения регламент), с превозите на товари с моторни превозни средства, чиято максимално допустима маса в натоварено състояние, включително ремаркетата, не превишава 3,5 тона (член 1, параграф 5, буква в) от същия регламент) и с превозите на товари с моторни превозни средства за собствена сметка (член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009) или с превозите на лекарствени продукти, уреди, оборудване и други изделия, необходими за медицински грижи при оказване на помощ при извънредни обстоятелства, по-специално при природни бедствия (член 1, параграф 5, буква д) от същия регламент).
- 30 От съвместния прочит на тези разпоредби следва, че международният превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009 не се подчинява на изискванията, предвидени в член 3.
- 31 Глава III от Регламент № 1072/2009, озаглавена „Каботаж“, урежда правилата за каботажните превози. Тази глава III включва по-специално член 8 от този регламент, озаглавен „Общ принцип“, който установява общите правила за каботажните превози.

- 32 Следва да се отбележи, че член 8 предвижда отделни правила по отношение на допускането до каботажни превози в зависимост от това дали те се извършват непосредствено след международен автомобилен превоз на товари за чужда сметка или непосредствено след международен автомобилен превоз на товари за собствена сметка.
- 33 В действителност, от една страна, член 8, параграф 1 от Регламент № 1072/2009 гласи, че „[в]секи превозвач, осъществяващ превози за чужда сметка или срещу възнаграждение, който е притежател на лиценз на Общността и чийто водач, ако е гражданин на трета държава, притежава атестация за водач, има право съгласно условията, посочени в настоящата глава, да извършва каботажни превози“.
- 34 От това следва, че превозвачите, които са извършвали международен автомобилен превоз на товари за чужда сметка от една до друга държава членка, имат право да извършват каботажни превози на територията на последната държава членка непосредствено след този международен превоз, ако отговарят на изискванията, предвидени в член 3 от Регламент № 1072/2009.
- 35 От друга страна, член 8, параграф 6 от Регламент № 1072/2009 гласи, че разрешението за извършване на каботажни превози в рамките на видовете превоз, посочени в член 1, параграф 5, буква г) от този регламент, е неограничено.
- 36 Доколкото, както бе припомнено в точка 27 от настоящото съдебно решение, за целите на Регламент № 1072/2009 понятието „каботажни превози“ се определя като „вътрешен превоз за чужда сметка“, член 8, параграф 6 от този регламент не може да се отнася до каботажните превози, извършвани за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от посочения регламент, противно на позицията, поддържана от BAG, италианското правителство и Европейската комисия в писмените им становища.
- 37 Всъщност член 8, параграф 6 от Регламент № 1072/2009 трябва да се тълкува в смисъл, че въвежда изключение от общия принцип, установен в член 8, параграф 1 от този регламент.
- 38 Това е така, защото съгласно член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009, както бе посочено в точка 30 от настоящото съдебно решение, международният превоз на товари за собствена сметка, не е подчинен на изискванията, предвидени в член 3 от този регламент.
- 39 Така от член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009, тълкуван във връзка с член 8, параграф 6 от същия, следва, че на превозвачите, извършвали международен автомобилен превоз на товари за собствена сметка от една до друга държава членка, се разрешава да извършват каботажни превози на територията на втората държава членка, без да следва да са обвързани от изискванията, предвидени в член 3 и член 8, параграф 1 от този регламент.
- 40 Поради това се налага изводът, че превозвачът на товари, извършил международен автомобилен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009 от една до друга държава членка, има право съгласно член 8, параграф 6 от този регламент да извършва каботажни превози непосредствено след този международен превоз на територията на последната държава членка, без да е обвързан от изискванията, предвидени в член 3 и в член 8, параграф 1 от посочения регламент.

- 41 Що се отнася до правилата на тези каботажни превози, следва да се подчертае, че член 8, параграфи 2—5 от Регламент № 1072/2009 определя условията, при които превозвачите могат да ги извършват.
- 42 Съгласно член 8, параграф 2, първа алинея от Регламент № 1072/2009 „[с]лед доставката на товарите, превозвани при входящия международен превоз, на посочените в параграф 1 превозвачи на товари се разрешава да извършват с едно и също превозно средство или — в случай на състав от превозни средства — с моторното превозно средство от състава, до три каботажни превоза непосредствено след международен превоз от друга държава членка или от трета държава до приемащата държава членка“. Тази разпоредба уточнява в допълнение, че „[п]оследното разтоварване по време на каботажен превоз преди напускане на приемащата държава членка се извършва в срок от седем дни от последното разтоварване в приемащата държава членка по време на входящия международен превоз“.
- 43 Член 8, параграф 2, втора алинея от Регламент № 1072/2009 предвижда, че „[в] срока, посочен в първа алинея, превозвачите на товари могат да извършат някои или всички каботажни превози, разрешени съгласно същата алинея, във всяка държава членка, при условие че те са ограничени до един каботажен превоз на държава членка в рамките на три дни след влизането без товар на територията на същата тази държава членка“.
- 44 Член 8, параграф 3, първа алинея от Регламент № 1072/2009 гласи, че „услугите по вътрешен автомобилен превоз на товари, извършвани в приемащата държава членка от превозвач, установен извън тази държава членка“, тоест извършените каботажни превози, се смятат, че са в съответствие с настоящия регламент „единствено ако превозвачът може да представи недвусмислени доказателства за входящия международен превоз и за всеки последващ каботажен превоз“.
- 45 Тези доказателства са изброени в член 8, параграф 3, втора алинея, букви а)—ж) от Регламент № 1072/2009 и включват следните обстоятелства за всеки превоз: името, адреса и подписа на изпращача (член 8, параграф 3, буква а); името, адреса и подписа на превозвача (член 8, параграф 3, буква б); името и адреса на получателя, както и неговия подпис и датата на доставка, след като бъдат доставени товарите (член 8, параграф 3, буква в); мястото и датата на приемане на товарите за превоз и мястото, предвидено за доставката (член 8, параграф 3, буква г); обичайното описание на естеството на товарите и начина на опаковане, а за опасните товари — тяхното общоприето описание, както и броя на колетите, особената им маркировка и номерата им (член 8, параграф 3, буква д) брутната маса или изразеното по друг начин количество на товарите (член 8, параграф 3, буква е); регистрационните номера на моторното превозно средство и на ремаркетото (член 8, параграф 3, буква ж).
- 46 Член 8, параграф 4 от Регламент № 1072/2009 предвижда, че не се изисква допълнителен документ, който да доказва, че са спазени условията, посочени в член 8 от този регламент.
- 47 Следва да се отбележи, че макар в член 8, параграф 2 от Регламент № 1072/2009 да се говори за „посочените в параграф 1“ от този член 8 „превозвачи“, и че, както бе посочено в точка 37 от настоящото съдебно решение, член 8, параграф 1 от този регламент не се прилага за превозвачи, които са извършили международен превоз на товари за собствена сметка, това обстоятелство не може да постави под въпрос факта, че предвидените в член 8, параграфи 2—4 от посочения регламент правила за каботажните превози са предназначени да се прилагат за всички каботажни превози, като те по дефиниция се извършват за чужда

- сметка, без оглед на обстоятелството дали тези каботажни превози се извършват непосредствено след международен превоз на товари, извършен за чужда или за собствена сметка.
- 48 Всъщност изразите, използвани съответно в член 8, параграф 1 от Регламент № 1072/2009 и в член 8, параграф 6 от него: „има право съгласно условията, посочени в настоящата глава“ или „[р]азрешението за извършване на каботажни превози“, са доказателство, че тези разпоредби уреждат единствено разрешението за извършване на каботажните превози.
- 49 Освен това, макар че подобно на уредбата на международния превоз на товари за собствена сметка към автомобилния превоз на товари за чужда сметка по член 1, параграф 5, букви а)–в) от Регламент № 1072/2009 не се прилагат изискванията, предвидени в член 3 от този регламент, не се променя обстоятелството, че съгласно член 8, параграф 5 от посочения регламент превозвачите имат право да извършват каботажни превози от същия вид или каботажни превози с превозни средства от същата категория, при условие че отговарят на изискванията относно извършването на каботажни превози, определени в глава III от същия регламент. Следователно извършването на тези каботажни превози във всички случаи се подчинява на условията, предвидени в член 8, параграфи 2–4 от Регламент № 1072/2009.
- 50 Поради това правилата за каботажните превози, предвидени в член 8, параграфи 2–4 от Регламент № 1072/2009, не се прилагат само към каботажните превози, извършени непосредствено след международен превоз на товари за чужда сметка, но и към каботажните превози, извършени непосредствено след международен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009.
- 51 Само това тълкуване съответства на преследваните с Регламент № 1072/2009 цели. В действителност, ако всички каботажни превози, включително тези, които са извършвани непосредствено след международен превоз за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009, се подчиняват на условията, предвидени в член 8, параграфи 2–4 от този регламент, може да се гарантира полезното действие на строгите правила, регламентиращи каботажните превози, доколкото така се избягва извършването на тези превози по начин, който създава постоянна или продължителна дейност в приемащата държава членка и така се гарантира временният характер на каботажния превоз, което съгласно съображения 13 и 15 от Регламент № 1072/2009 представлява една от преследваните с този регламент цели.
- 52 От това следва, че за да се гарантира полезното действие на Регламент № 1072/2009, превозвачите, които са извършили международен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от този регламент от една до друга държава членка, имат право да извършват на територията на втората държава членка каботажни превози непосредствено след този международен превоз, при условие обаче че са спазени предвидените в член 8, параграфи 2–4 от посочения регламент изисквания.
- 53 Този извод не може да бъде поставен под въпрос от доводите, изтъкнати от ВАГ и от италианското правителство, според които, тъй като превозвачите, които извършват международни превози на товари за собствена сметка не са длъжни да притежават лиценз на Общността и в зависимост от конкретния случай — атестация за водач, е невъзможно при извършването на каботажен превоз непосредствено след тези международни превози

да се контролира спазването на правилата относно каботажните превози, и по-специално на условията, предвидени в член 8 от Регламент № 1072/2009, и да се гарантира временният характер на каботажния превоз.

- 54 Напротив, от материалите по преписката, с която разполага Съдът, е видно, че е възможно да се изисква от превозвачите, които непосредствено след като са извършили международен превоз за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от Регламент № 1072/2009 от една до друга държава членка, извършват каботажен превоз на територията на последната държава членка, да представят доказателства, удостоверяващи ясно този международен превоз, както и всеки каботажен превоз, извършен непосредствено след него в съответствие с член 8, параграф 3 от този регламент. В действителност, в конкретния случай жалбоподателят в главното производство, в качеството си на превозвач, е бил в състояние при пътна проверка на неговия камион да представи на компетентните органи товарителницата, която ясно удостоверява международния превоз за собствена сметка към съответната държава членка, както и подходящите документи за каботажния превоз, извършван непосредствено след този международен превоз на територията на последната държава членка.
- 55 С оглед на всички изложени съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че Регламент № 1072/2009 трябва да се тълкува в смисъл, че превозвач, извършил международен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от този регламент от една до друга държава членка, има право на основание член 8, параграф 6 от посочения регламент да извършва каботажни превози непосредствено след този международен превоз на територията на последната държава членка, при условие че се спазват изискванията, предвидени в член 8, параграфи 2—4 от същия регламент.

По съдебните разноски

- 56 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари трябва да се тълкува в смисъл, че превозвач, извършил международен превоз на товари за собствена сметка по смисъла на член 1, параграф 5, буква г) от този регламент от една до друга държава членка, има право на основание член 8, параграф 6 от посочения регламент да извършва каботажни превози непосредствено след този международен превоз на територията на последната държава членка, при условие че се спазват изискванията, предвидени в член 8, параграфи 2—4 от същия регламент.

Подписи