



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

8. juli 2021 *

»Præjudiciel forelæggelse – forordning (EF) nr. 1072/2009 – artikel 1, stk. 5, litra d) – artikel 8 – international godskørsel fra en medlemsstat til en anden medlemsstat – cabotagekørsler i tilslutning til denne internationale transport på denne sidstnævnte medlemsstats område – restriktioner – krav om en fællesskabstilladelse og alt efter omstændighederne en transporttilladelse – undtagelser – cabotagekørsler i tilslutning til en international transport for egen regning – betingelser«

I sag C-937/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Amtsgericht Köln (byretten i Köln, Tyskland) ved afgørelse af 25. november 2019, indgået til Domstolen den 23. december 2019, i sagen:

KA,

procesdeltagere:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, N. Wahl, og dommerne F. Biltgen (refererende dommer) og J. Passer,

generaladvokat: M. Bobek,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– KA ved advokat S. Domaradzki,

* Processprog: tysk.

- Bundesamt für Güterverkehr ved A. Marquardt, som befuldmægtiget,
- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato P. Garofoli,
- Europa-Kommissionen ved T. Scharf og C. Vrignon, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT 2009, L 300, s. 72).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem sagsøgeren i hovedsagen, KA, og Bundesamt für Güterverkehr (forbundsmyndigheden for godstransport, Tyskland, herefter »BAG«) vedrørende pålæggelse af en bøde for overtrædelse af bestemmelserne om cabotagekørsel.

Retsforskrifter

- 3 13. og 15. betragtning til forordning nr. 1072/2009 har følgende ordlyd:
 - »(13) Transportvirksomheder, der har en fællesskabstilladelse som omhandlet i denne forordning, og transportvirksomheder, som har ret til at udføre visse kategorier af international transport, bør i overensstemmelse med denne forordning have adgang til at udføre national transport i en medlemsstat i en begrænset periode, hvor de ikke har hjemsted eller andet forretningssted [...]
 - [...]
 - (15) Cabotagekørsel er transportvirksomheders levering af tjenesteydelser i en medlemsstat, hvor de ikke er etableret, og bør ikke forbydes, hvis den ikke udføres på en sådan måde, at der skabes en permanent eller løbende aktivitet i en værtsmedlemsstat, jf. dog traktatens bestemmelser om etableringsret. For at bidrage til at håndhæve dette krav bør cabotagekørsels hyppighed og den periode, i hvilken de kan udføres, defineres tydeligere. Tidligere blev der givet en tidsbegrænset tilladelse til sådanne nationale transportere. I praksis har det været vanskeligt at afgøre, hvilke transportere der var tilladt. Der er derfor brug for klare regler, der er lette at håndhæve.«
- 4 Forordningens artikel 1 med overskriften »Anvendelsesområde« bestemmer:
 - »1. Denne forordning gælder for international godskørsel for fremmed regning på de strækninger, der tilbagelægges på [Den Europæiske Unions] område.

[...]

4. Denne forordning finder anvendelse på national godskørsel, som en ikke-hjemmehørende transportvirksomhed midlertidigt udfører, jf. bestemmelserne i kapitel III.

5. De følgende former for transport og kørsel uden last i forbindelse med sådan transport kræver ikke en fællesskabstilladelse og fritages for enhver form for transporttilladelse:

- a) transport af postforsendelser som led i en universel tjenesteydelse
- b) transport af beskadigede køretøjer, der er ude af drift
- c) transport af gods med motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøjer ikke overstiger 3,5 tons
- d) transport af gods med motorkøretøjer, såfremt nedenstående betingelser er opfyldt:
 - i) det befordrede gods er virksomhedens ejendom eller er blevet solgt, købt, udlånt, udlejet eller lejet, fremstillet, udvundet, bearbejdet eller repareret af denne
 - ii) transporten tjener til at bringe godset til virksomheden, at bringe det bort fra virksomheden, at flytte det enten inden eller uden for virksomhedens område til eget brug
 - iii) motorkøretøjer, der anvendes til sådan transport, skal føres af personale, der er ansat af eller stilles til rådighed for virksomheden i henhold til en kontraktlig forpligtelse
 - iv) de køretøjer, der transporterer godset, skal tilhøre virksomheden eller være købt af denne på kredit eller være lejet [...]
 - v) transporten er kun en underordnet aktivitet i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter
- e) transport af lægemidler, lægeligt apparatur og udstyr samt andre artikler, der er nødvendige i tilfælde af udrykning, særlig i tilfælde af naturkatastrofer.

[...]

6. Bestemmelserne i stk. 5 medfører ingen ændringer i de betingelser, på hvilke hver medlemsstat giver sine statsborgere tilladelse til de former for virksomhed, der omhandles i samme stykke.«

5 Forordningens artikel 2 med overskriften »Definitioner« bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

- 1) »køretøj«: et motorkøretøj, som er indregistreret i en medlemsstat, eller et sammenkoblet vogntog, hvoraf i det mindste motorkøretøjet er indregistreret i en medlemsstat, og som udelukkende er beregnet til godstransport

[...]

- 3) »værtsmedlemsstat«: en medlemsstat, hvor en transportvirksomhed udfører transport, ud over i den medlemsstat, hvor transportvirksomheden er etableret
- 4) »ikke-hjemmehørende transportvirksomhed«: en transportvirksomhed, der udfører transport i en værtsmedlemsstat

- 5) »fører«: enhver person, som fører køretøjet, selv for et kort tidsrum, eller som befordres i et køretøj som led i sine arbejdsopgaver for i givet fald at kunne føre køretøjet
- 6) »cabotagekørsel«: national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat i overensstemmelse med denne forordning

[...]«

- 6 Samme forordnings kapitel II med overskriften »International transport« indeholder forordningens artikel 3, som bestemmer:

»Til international transport kræves en fællesskabstilladelse og, såfremt føreren er statsborger i et tredjeland, en førerattest.«

- 7 Artikel 4 i forordning nr. 1072/2009 med overskriften »Fællesskabstilladelse«, der ligeledes findes i forordningens kapitel II, har følgende ordlyd:

»1. Fællesskabstilladelsen udstedes i overensstemmelse med denne forordning af en medlemsstat til enhver transportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning, og som:

a) er etableret i denne medlemsstat i overensstemmelse med Fællesskabets og medlemsstatens lovgivning, og

b) i overensstemmelse med Fællesskabets og etableringsmedlemsstatens lovgivning om adgang til transporterhvervet har ret til at udføre international godskørsel i etableringsmedlemsstaten.

2. Fællesskabstilladelsen udstedes af de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten for en periode på op til ti år og kan fornyes.

[...]«

- 8 Forordningens kapitel III, der har overskriften »Cabotagekørsel«, omfatter artikel 8, der fastsætter følgende:

»1. Enhver transportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning, som er indehaver af en fællesskabstilladelse, og hvis fører, såfremt denne er statsborger i et tredjeland, er i besiddelse af en førerattest, har adgang til på de betingelser, der er fastsat i dette kapitel, at udføre cabotagekørsel.

2. Transportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1, har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i tilslutning til en international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til værtsmedlemsstaten, efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret [...]

3. National godskørsel, der udføres i værtsmedlemsstaten af en ikke-hjemmehørende transportvirksomhed, anses kun for at være i overensstemmelse med denne forordning, hvis transportvirksomheden kan forelægge klart bevis for den indgående internationale transport, samt bevis for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført der.

Et sådant bevis skal, jf. første afsnit, omfatte følgende oplysninger om hver transport:

- a) afsenderens navn, adresse og underskrift
- b) transportvirksomhedens navn, adresse og underskrift
- c) modtagerens navn og adresse samt – efter at varerne er leveret – modtagerens underskrift og datoen for leveringen
- d) sted og dato for overtagelsen af varerne samt det sted, hvor varerne skal leveres
- e) den almindeligt benyttede betegnelse for varerne og emballeringsmetoden samt, hvis der er tale om farligt gods, en alment anerkendt beskrivelse af varerne samt antallet af pakker og særlig mærkning og særlige numre på pakkerne
- f) varernes bruttovægt eller mængden af varer udtrykt på anden vis
- g) motorkøretøjets og påhængsvognens nummerplader.

4. Der må ikke forlanges yderligere dokumentation som godtgørelse for, at betingelserne i denne artikel er blevet opfyldt.

5. Enhver transportvirksomhed, der i etableringsmedlemsstaten efter lovgivningen i denne stat har ret til at udføre godskørsel for fremmed regning som fastsat i artikel 1, stk. 5, litra a), b) og c), har på de betingelser, der er fastsat i nærværende kapitel, alt efter det enkelte tilfælde, adgang til at udføre cabotagekørsel af samme art eller cabotagekørsel med køretøjer af samme kategori.

6. Der gælder ingen restriktioner for adgang til cabotagekørsel som led i transport som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra d) og e).«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 9 Sagsøgeren i hovedsagen er ejer af en virksomhed med hjemsted i Polen, som fremstiller træemballage og udfører godstransport. Virksomheden er indehaver af en fællesskabstilladelse.
- 10 Den 10. juli 2018 blev en lastbil, der var indregistreret i Polen, og som tilhørte sagsøgeren i hovedsagen, genstand for en vejkontrol, mens han transporterede papir og pap fra et lossested i Krostitz (Tyskland) til et lossested i Schwedt (Oder) (Tyskland). Det blev herefter konstateret, at han udførte en cabotagekørsel, der var attesteret ved de relevante dokumenter, nemlig en følgeseddel, en transportordre og en vejfortegnelse.
- 11 Under denne vejkontrol blev der fremlagt et fragtbrev kaldet »CMR« (*Cargo Movement Requirement*) med henblik på at godtgøre, at den omhandlede cabotagekørsel blev udført i tilslutning til en international transport fra en anden medlemsstat til værtsmedlemsstaten som omhandlet i artikel 8, stk. 2, første afsnit, i forordning nr. 1072/2009. Det fremgår af det således fremlagte dokument, at den pågældende lastvogn samme dag fra fabrikken i den virksomhed, der tilhørte sagsøgeren i hovedsagen, og som er beliggende i Polen, havde transporteret varer, der var fremstillet og solgt af denne virksomhed, til en kunde i Freital (Tyskland).

- 12 Den 9. oktober 2018 blev sagsøgeren i hovedsagen i sin egenskab af indehaver af transportvirksomheden afhørt af BAG. Han erklærede i den forbindelse, at den cabotagekørsel, der var blevet udført på tilbagevejen til Polen, var tilladt i henhold til artikel 8, stk. 6, i forordning nr. 1072/2009, eftersom den blev udført i tilslutning til en international transport som omhandlet i denne forordnings artikel 1, stk. 5, litra d).
- 13 BAG fandt, at artikel 1, stk. 5, litra d), og artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1072/2009 ikke kunne kombineres. Hvis en transportvirksomhed, der har udført international godstransport for egen regning som omhandlet i denne forordnings artikel 1, stk. 5, litra d), fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, var berettiget til at udføre en cabotagekørsel i tilslutning til denne internationale transport i henhold til forordningens artikel 8, stk. 2, ville dette efter BAG's opfattelse i henhold til forordningens artikel 8, stk. 3, gøre det vanskeligt eller endog umuligt for de kompetente myndigheder at kontrollere overholdelsen af bestemmelserne om cabotagekørsel, eftersom den transportvirksomhed, der udfører international godstransport for egen regning, hverken er underlagt et krav om at besidde en fællesskabstilladelse eller at fremlægge de beviser, der er opregnet i forordningens artikel 8, stk. 3.
- 14 Ved afgørelse af 30. oktober 2018 pålagde BAG følgelig sagsøgeren i hovedsagen en bøde på 1 250 EUR for overtrædelse af bestemmelserne om cabotagekørsel.
- 15 Sagsøgeren i hovedsagen anlagde sag til prøvelse af denne afgørelse ved den forelæggende ret.
- 16 Denne ret er af den opfattelse, at afgørelsen af den tvist, som er indbragt for den, afhænger af spørgsmålet om, hvorvidt en transportvirksomhed, der i overensstemmelse med artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009 har udført international godstransport fra en medlemsstat til en anden, har ret til at udføre cabotagekørsler i tilslutning til denne internationale transport på sidstnævnte medlemsstats område i henhold til denne forordnings artikel 8. Den forelæggende ret ønsker nærmere bestemt oplyst, om en sådan international transport udgør en international transport i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordningens artikel 8, stk. 2. Ifølge den forelæggende ret synes dette spørgsmål ikke at blive behandlet ensartet i medlemsstaterne, navnlig i Polen og Tyskland.
- 17 På denne baggrund har Amtsgericht Köln (byretten i Köln) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 8, stk. 2, første punktum, i [forordning nr. 1072/2009] fortolkes således, at der også foreligger en international transport i den nævnte bestemmelses forstand, når denne transport finder sted inden for rammerne af en transport i henhold til [nævnte forordnings] artikel 1, stk. 5, litra d), [...]?»

Om det præjudicielle spørgsmål

Om formaliteten

- 18 Sagsøgeren i hovedsagen har bestridt, at anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling, idet han har gjort gældende, at den således ønskede fortolkning af EU-retten ikke er nødvendig for afgørelsen af tvisten i hovedsagen, og at Domstolen under alle omstændigheder ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en saglig korrekt besvarelse af det forelagte spørgsmål.

- 19 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det følger af Domstolens faste praksis, at det inden for rammerne af proceduren i artikel 267 TEUF udelukkende tilkommer den nationale ret, som tvisten er indbragt for, og som har ansvaret for den retsafgørelse, som skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere, såvel om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen. Når de stillede spørgsmål vedrører fortolkningen af EU-retten, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse. Heraf følger, at der foreligger en formodning for, at spørgsmål om EU-retten er relevante. Domstolen kan således kun afvise en anmodning fra en national domstol, såfremt det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af EU-retten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en sagligt korrekt besvarelse af de stillede spørgsmål (jf. i denne retning dom af 26.2.2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, præmis 28 og 29 og den deri nævnte retspraksis).
- 20 I det foreliggende tilfælde fremgår det imidlertid ikke klart, at den af den forelæggende ret anmodede fortolkning af artikel 1, stk. 5, litra d), og artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1072/2009 savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, vedrører et problem af hypotetisk karakter, eller at Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en saglig korrekt besvarelse af det forelagte spørgsmål. Det fremgår tværtimod af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at den forelæggende ret på begrundet vis udtrykker tvivl om, hvorledes de pågældende EU-retlige bestemmelser skal fortolkes, og i denne henseende giver en detaljeret redegørelse for de faktiske omstændigheder.
- 21 Anmodningen om præjudiciel afgørelse bør følgelig antages til realitetsbehandling.

Om realiteten

- 22 Det bemærkes, at det i henhold til Domstolens faste praksis tilkommer Domstolen inden for rammerne af den samarbejdsprocedure mellem de nationale retter og Domstolen, som er indført ved artikel 267 TEUF, at give den forelæggende ret et hensigtsmæssigt svar, som sætter den i stand til at afgøre den tvist, der verserer for den. Ud fra dette synspunkt påhviler det Domstolen i givet fald at omformulere de spørgsmål, der forelægges den. Det påhviler nemlig Domstolen at fortolke alle de bestemmelser i EU-retten, som de nationale retter skal anvende for at træffe afgørelse i de for dem verserende tvister, også selv om disse bestemmelser ikke udtrykkeligt er omtalt i de præjudicielle spørgsmål, der forelægges Domstolen (dom af 28.6.2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, præmis 40 og den deri nævnte retspraksis).
- 23 Selv om den forelæggende ret formelt har begrænset sine spørgsmål alene til fortolkningen af artikel 8, stk. 2, og artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning 1072/2009, er en sådan omstændighed derfor ikke til hinder for, at Domstolen oplyser den om alle de momenter angående fortolkningen af EU-retten, som kan være til nytte ved afgørelsen af den sag, som verserer for den, uanset om den henviser til dem i sine spørgsmål. Det tilkommer herved Domstolen af samtlige de oplysninger, der er fremlagt af den nationale ret, og navnlig af forelæggelsesafgørelsens præmisser, at udlede de EU-retlige elementer, som det under hensyn til sagens genstand er nødvendigt at fortolke (dom af 28.6.2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).

- 24 I det foreliggende tilfælde fremgår det af anmodningen om præjudiciel afgørelse, at den forelæggende ret ønsker oplyst, om en transportvirksomhed, som har udført en international godstransport for egen regning som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009 fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, har ret til at udføre cabotagekørsler i tilslutning til denne internationale transport på denne sidstnævnte medlemsstats område i henhold til denne forordnings artikel 8.
- 25 Sagsøgeren i hovedsagen har desuden selv anerkendt, at hans lastbil, inden den blev anvendt til at udføre den cabotagekørsel, der var genstand for en vejkontrol, transporterede varer, som han havde fremstillet og solgt fra sin fabrik i Polen, til den virksomhed, der tilhørte den kunde, som havde købt varerne, og som var beliggende i Tyskland, hvilket ikke er bestridt. Det tilkommer imidlertid den forelæggende ret at efterprøve, om en sådan transport udgør en international godstransport for egen regning i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 1, stk. 5, litra d), nr. i)-v), i forordning nr. 1072/2009, navnlig hvad angår kravet i nr. v) om denne transports underordnede karakter i forhold til virksomhedens samlede aktiviteter.
- 26 Henset til ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål forstås således, at det nærmere bestemt ønskes oplyst, om forordning nr. 1072/2009 skal fortolkes således, at en transportvirksomhed, der udfører godskørsel, som har udført international godstransport for egen regning som omhandlet i denne forordnings artikel 1, stk. 5, litra d), fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, har ret til at udføre cabotagekørsel i tilslutning til denne internationale transport på denne sidstnævnte medlemsstats område i henhold til nævnte forordnings artikel 8, og i bekræftende fald på hvilke betingelser.
- 27 I denne henseende bemærkes, at forordning nr. 1072/2009 i henhold til artikel 1, stk. 1 og 4, bl.a. finder anvendelse på international godskørsel for fremmed regning på de strækninger, der tilbagelægges på EU's område, og på cabotagekørsel, der i henhold til forordningens artikel 2, nr. 6), defineres som »national transport for fremmed regning, der udføres i en begrænset periode i en værtsmedlemsstat«.
- 28 Forordning nr. 1072/2009 fastsætter i kapitel II regler for international transport. Dette kapitel omfatter forordningens artikel 3, der fastsætter det generelle princip om, at der »[t]il international transport kræves en fællesskabstilladelse og, såfremt føreren er statsborger i et tredjeland, en førerattest«.
- 29 Artikel 1, stk. 5, litra a)-e), i forordning nr. 1072/2009 bestemmer imidlertid, at godskørselsvirksomheder ved visse former for transport ikke er undergivet en fællesskabstilladelse og er fritaget for enhver form for transporttilladelse. Dette er tilfældet for transport af postforsendelser som led i en universel tjenesteydelse [forordningens artikel 1, stk. 5, litra a)], transport af beskadigede køretøjer, der er ude af drift [forordningens artikel 1, stk. 5, litra b)], transport af gods med motorkøretøjer, hvis tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøjer ikke overstiger 3,5 tons [samme forordnings artikel 1, stk. 5, litra c)], transport af gods med motorkøretøjer, der udføres for egen regning [artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009], eller transport af lægemidler, lægeligt apparatur og udstyr samt andre artikler, der er nødvendige i tilfælde af udrykning, særlig i tilfælde af naturkatastrofer [artikel 1, stk. 5, litra e), i forordning nr. 1072/2009].
- 30 Det fremgår af en samlet læsning af disse bestemmelser, at international godstransport, der udføres for egen regning som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009, ikke er undergivet kravene i forordningens artikel 3.

- 31 Kapitel III i forordning nr. 1072/2009 med overskriften »Cabotagekørsel« fastsætter regler om cabotagekørsel. Dette kapitel III omfatter bl.a. forordningens artikel 8 med overskriften »Generelt princip«, som fastsætter de generelle regler for cabotagekørsel.
- 32 Det bemærkes, at denne artikel 8 fastsætter forskellige regler for adgangen til cabotagekørsel, alt efter om denne kørsel sker i tilslutning til international godskørsel for fremmed regning eller international godskørsel for egen regning.
- 33 Artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 1072/2009 bestemmer, at »[e]nhver transportvirksomhed, der udfører godskørsel for fremmed regning, som er indehaver af en fællesskabstilladelse, og hvis fører, såfremt denne er statsborger i et tredjeland, er i besiddelse af en førerattest, har adgang til på de betingelser, der er fastsat i dette kapitel, at udføre cabotagekørsel«.
- 34 Det følger heraf, at transportvirksomheder, der har udført en international godskørsel for fremmed regning fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, har ret til på denne sidstnævnte medlemsstats område at udføre cabotagekørsel i tilslutning til denne internationale transport, hvis de overholder kravene i artikel 3 i forordning nr. 1072/2009.
- 35 For det andet bestemmer artikel 8, stk. 6, i forordning nr. 1072/2009, at der ikke gælder nogen restriktioner for adgang til cabotagekørsel som led i transport som omhandlet i forordningens artikel 1, stk. 5, litra d).
- 36 For så vidt som begrebet »cabotagekørsel«, således som det er anført i denne doms præmis 27, i forordning nr. 1072/2009 er defineret som »national transport for fremmed regning«, kan denne forordnings artikel 8, stk. 6, i modsætning til, hvad BAG, den italienske regering og Europa-Kommissionen har gjort gældende i deres skriftlige indlæg, ikke omfatte cabotagekørsel, der udføres for egen regning som omhandlet i forordningens artikel 1, stk. 5, litra d).
- 37 Artikel 8, stk. 6, i forordning nr. 1072/2009 skal i realiteten forstås således, at den indfører en undtagelse til det generelle princip i forordningens artikel 8, stk. 1.
- 38 I henhold til artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009 er international godstransport for egen regning, således som det er anført i denne doms præmis 30, nemlig ikke underlagt de krav, der er fastsat i denne forordnings artikel 3.
- 39 Det fremgår således af artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009, sammenholdt med forordningens artikel 8, stk. 6, at transportvirksomheder, der har udført international godskørsel for egen regning fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, kan udføre cabotagekørsel på sidstnævnte medlemsstats område uden at være undergivet kravene i forordningens artikel 3 og artikel 8, stk. 1.
- 40 Det må derfor fastslås, at en transportvirksomhed, der har udført international godskørsel for egen regning som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009 fra en medlemsstat til en anden, i henhold til denne forordnings artikel 8, stk. 6, er berettiget til at udføre cabotagekørsel i tilknytning til denne internationale transport på denne sidstnævnte medlemsstats område uden at være undergivet de krav, der er fastsat i nævnte forordnings artikel 3 og artikel 8, stk. 1.

- 41 Hvad angår de nærmere regler for denne cabotagekørsel skal det understreges, at artikel 8, stk. 2-5, i forordning nr. 1072/2009 fastsætter de betingelser, hvorunder transportvirksomhederne kan udføre disse.
- 42 Det følger af artikel 8, stk. 2, første afsnit, i forordning nr. 1072/2009, at »[t]ransportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1, har adgang til at udføre op til tre cabotagekørsler med samme køretøj eller, hvis der er tale om et sammenkoblet vogntog, med motorkøretøjet heri, i tilslutning til en international transport fra en anden medlemsstat eller fra et tredjeland til værtsmedlemsstaten, efter at de varer, der blev transporteret ved den indgående internationale transport, er leveret«. Denne bestemmelse præciserer endvidere, at »[d]en sidste aflæsning af en last som led i en cabotagekørsel, før værtsmedlemsstaten forlades, skal finde sted inden for syv dage efter den sidste aflæsning i værtsmedlemsstaten som led i den indgående internationale transport«.
- 43 Artikel 8, stk. 2, andet afsnit, i forordning nr. 1072/2009, bestemmer, at »[i]nden for det i første afsnit omhandlede tidsrum kan transportvirksomheder udføre nogle eller alle de cabotagekørsler, der er tilladt i henhold til nævnte afsnit, i en hvilken som helst medlemsstat, idet de dog er begrænset til én cabotagekørsel pr. medlemsstat inden for tre dage efter indrejse i den pågældende medlemsstats område uden last«.
- 44 Artikel 8, stk. 3, første afsnit, i forordning nr. 1072/2009 bestemmer, at »[n]ational godskørsel, der udføres i værtsmedlemsstaten af en ikke-hjemmehørende transportvirksomhed«, dvs. cabotagekørsel, kun anses for at være i overensstemmelse med denne forordning, »hvis transportvirksomheden kan forelægge klart bevis for den indgående internationale transport[...] samt bevis for hver efterfølgende cabotagekørsel, der er udført der«.
- 45 Disse beviser, som er opregnet i artikel 8, stk. 3, andet afsnit, litra a)-g), i forordning nr. 1072/2009, omfatter følgende oplysninger om hver transport: afsenderens navn, adresse og underskrift [forordningens artikel 8, stk. 3, litra a)], transportvirksomhedens navn, adresse og underskrift [forordningens artikel 8, stk. 3, litra b)], modtagerens navn og adresse samt – efter at varerne er leveret – modtagerens underskrift og datoen for leveringen [artikel 8, stk. 3, litra c), i samme forordning], sted og dato for overtagelsen af varerne samt det sted, hvor varerne skal leveres [artikel 8, stk. 3, litra d), i forordning nr. 1072/2009], den almindeligt benyttede betegnelse for varerne og emballeringsmetoden samt, hvis der er tale om farligt gods, en alment anerkendt beskrivelse af varerne samt antallet af pakker og særlig mærkning og særlige numre på pakkerne [forordningens artikel 8, stk. 3, litra e)], varernes bruttovægt eller mængden af varer udtrykt på anden vis [forordningens artikel 8, stk. 3, litra f)], samt motorkøretøjets og påhængsvognens nummerplader [samme forordnings artikel 8, stk. 3, litra g)].
- 46 Artikel 8, stk. 4, i forordning nr. 1072/2009 bestemmer, at der ikke må forlanges yderligere dokumentation som godtgørelse for, at betingelserne i forordningens artikel 8 er blevet opfyldt.
- 47 Det skal bemærkes, at selv om artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 1072/2009 henviser til »[t]ransportvirksomheder, som beskrevet i stk. 1« i denne artikel 8, og at denne forordnings artikel 8, stk. 1, som anført i denne doms præmis 37, ikke finder anvendelse på transportvirksomheder, der har udført international godstransport for egen regning, kan denne omstændighed ikke rejse tvivl om den omstændighed, at de nærmere regler om cabotagekørsel, der er fastsat i forordningens artikel 8, stk. 2-4, finder anvendelse på alle cabotagekørsler, idet disse pr. definition udføres for fremmed regning, uanset om disse sker i tilknytning til en international godstransport, der udføres for fremmed regning eller til en international godstransport, der udføres for egen regning.

- 48 Som det fremgår af anvendelsen af ordene »har adgang til på de betingelser, der er fastsat i dette kapitel« eller af ordene »adgang til cabotagekørsel« i henholdsvis artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 1072/2009 og i forordningens artikel 8, stk. 6, regulerer disse bestemmelser alene adgangen til cabotagekørsel.
- 49 Selv om godskørsel for fremmed regning i lighed med international godstransport for egen regning, som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra a)-c), i forordning nr. 1072/2009, ikke er undergivet de krav, der er fastsat i denne forordnings artikel 3, forholder det sig ikke desto mindre således, at transportvirksomhederne i henhold til forordningens artikel 8, stk. 5, kan udføre cabotagekørsler af samme art eller cabotagekørsel med køretøjer af samme kategori, forudsat at de overholder de betingelser, der er fastsat i samme forordnings kapitel III vedrørende cabotagekørsel. Følgelig er denne cabotagekørsel under alle omstændigheder undergivet de betingelser, der er fastsat i artikel 8, stk. 2-4, i forordning nr. 1072/2009.
- 50 Følgelig finder de nærmere regler om cabotagekørsel, der er fastsat i artikel 8, stk. 2-4, i forordning nr. 1072/2009, ikke kun anvendelse på cabotagekørsel i tilknytning til en international godstransport for fremmed regning, men ligeledes på cabotagekørsel i tilknytning til en international godstransport for egen regning som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009.
- 51 En sådan fortolkning er i overensstemmelse med de formål, der forfølges med forordning nr. 1072/2009. Den omstændighed, at samtlige cabotagekørsler, herunder dem, der sker i tilknytning til en international transport for egen regning som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009, undergives de betingelser, der er fastsat i denne forordnings artikel 8, stk. 2-4, gør det muligt at sikre den effektive virkning af de strenge regler, der gælder for cabotagekørsel, for så vidt som dette forhindrer, at denne kørsel udføres på en sådan måde, at der skabes en varig eller kontinuerlig aktivitet i værtsmedlemsstaten, og som derfor sikrer, at cabotagekørslen er af midlertidig karakter, som i overensstemmelse med 13. og 15. betragtning til forordningen udgør et af de formål, der forfølges med forordning nr. 1072/2009.
- 52 Det følger heraf, at med henblik på at sikre den effektive virkning af forordning nr. 1072/2009 har transportvirksomheder, der har udført international godstransport for egen regning som omhandlet i denne forordnings artikel 1, stk. 5, litra d), fra en medlemsstat til en anden medlemsstat ret til at udføre cabotagekørsler på denne sidstnævnte medlemsstats område i tilknytning til denne internationale transport, dog under forudsætning af, at betingelserne i forordningens artikel 8, stk. 2-4, overholdes.
- 53 Denne konklusion kan ikke drages i tvivl af den af BAG og den italienske regering fremførte argumentation, hvorefter det, for så vidt som de transportvirksomheder, der udfører international godstransport for egen regning, ikke er forpligtet til at være i besiddelse af en fællesskabstilladelse og i givet fald en førerattest, er umuligt i forbindelse med en cabotagekørsel i tilknytning til denne internationale transport at kontrollere overholdelsen af reglerne om cabotagekørsel, navnlig de betingelser, der er fastsat i artikel 8 i forordning nr. 1072/2009, og at sikre den midlertidige karakter af cabotagekørsel.
- 54 Det fremgår tværtimod af de sagsakter, som Domstolen råder over, at det er muligt at kræve, at transportvirksomheder, som efter at have udført en international transport for egen regning som omhandlet i artikel 1, stk. 5, litra d), i forordning nr. 1072/2009 fra en medlemsstat til en anden medlemsstat i tilknytning hertil udfører en cabotagekørsel på sidstnævnte medlemsstats område, fremlægger beviser, der klart bevidner denne internationale transport samt enhver

cabotagekørsel, der efterfølgende udføres i overensstemmelse med denne forordnings artikel 8, stk. 3. I det foreliggende tilfælde har sagsøgeren i hovedsagen i sin egenskab af transportvirksomhed således i forbindelse med den vejkontrol, som hans lastbil har været genstand for, været i stand til at fremlægge fragtbrevet for de kompetente myndigheder, som klart bevidner den internationale transport til den pågældende medlemsstat, samt de relevante dokumenter vedrørende den cabotagekørsel, der fandt sted i tilknytning til denne internationale transport, der blev udført på denne sidstnævnte medlemsstats område.

- 55 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at forordning nr. 1072/2009 skal fortolkes således, at en transportvirksomhed, der har udført international godskørsel for egen regning som omhandlet i denne forordnings artikel 1, stk. 5, litra d), fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, i henhold til nævnte forordnings artikel 8, stk. 6, har ret til at udføre cabotagekørsler i tilknytning til denne internationale transport på denne sidstnævnte medlemsstats område, dog under forudsætning af, at betingelserne i forordningens artikel 8, stk. 2-4, overholdes

Sagsomkostninger

- 56 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel skal fortolkes således, at en transportvirksomhed, der har udført international godskørsel for egen regning som omhandlet i denne forordnings artikel 1, stk. 5, litra d), fra en medlemsstat til en anden medlemsstat, i henhold til nævnte forordnings artikel 8, stk. 6, har ret til at udføre cabotagekørsler i tilknytning til denne internationale transport på denne sidstnævnte medlemsstats område, dog under forudsætning af, at betingelserne i forordningens artikel 8, stk. 2-4, overholdes.

Underskrifter