



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 8 juli 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Förordning (EG) nr 1072/2009 – Artikel 1.5 d – Artikel 8 – Internationell godstransport på väg från en medlemsstat till en annan medlemsstat – Cabotagetransporter som utförs i anslutning till den internationella transporten på den sistnämnda medlemsstatens territorium – Restriktioner – Krav på ett gemenskapstillstånd och, eventuellt, ett transporttillstånd – Undantag – Cabotagetransporter som utförs i anslutning till en internationell transport för egen räkning – Villkor”

I mål C-937/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Amtsgericht Köln (Distriktsdomstolen i Köln, Tyskland) genom beslut av den 25 november 2019, som inkom till domstolen den 23 december 2019, i målet

KA,

ytterligare deltagare i rättegången:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden N. Wahl samt domarna F. Biltgen (referent) och J. Passer,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- KA, genom S. Domaradzki, advokat,
- Bundesamt für Güterverkehr, genom A. Marquardt, i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: tyska.

- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av P. Garofoli, avvocato dello Stato,
- Europeiska kommissionen, genom T. Scharf och C. Vrignon, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 2009, s. 72).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan klaganden i det nationella målet, KA, och Bundesamt für Güterverkehr (Förbundsmyndigheten för godstransporter, Tyskland) (nedan kallad BAG), angående påförandet av en sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelserna om cabotagetransporter.

Tillämpliga bestämmelser

- 3 I skälen 13 och 15 i förordning nr 1072/2009 anges följande:

”(13) Transportföretag som innehar det gemenskapstillstånd som föreskrivs i denna förordning och transportföretag som har tillstånd att utföra vissa typer av internationella vägtransporter, bör tillåtas att utföra tillfälliga inrikes transporttjänster i en medlemsstat i enlighet med denna förordning, utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerade i den staten. ...

...

(15) Utan att det påverkar fördragets bestämmelser om etableringsrätten innebär cabotagetransporter att transportföretag tillhandahåller tjänster i en medlemsstat där de inte är etablerade och dessa bör inte förbjudas så länge de inte genomförs på ett sätt som skapar en permanent eller kontinuerlig verksamhet i den medlemsstaten. För att bidra till efterlevnaden av detta krav bör cabotagetransporternas frekvens och den period under vilken de kan utföras tydligare fastställas. Tidigare har sådana transporter varit tillåtna om det har rört sig om inrikestransporter av tillfällig karaktär. I praktiken har det varit svårt att avgöra vilka transporter som är tillåtna. Det behövs därför tydliga och genomförbara regler.”
- 4 I artikel 1 i förordningen, med rubriken ”Tillämpningsområde” föreskrivs följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik inom [Europeiska unionens] territorium.

...

4. Denna förordning ska tillämpas på inrikes godstransport på väg som tillfälligt utförs av ett utlandsetablerat transportföretag i enlighet med kapitel III.

5. Följande typer av transporter med och utan last i samband med sådana transporter, ska vara undantagna från gemenskapstillstånd och från andra transporttillstånd:

- a) Posttrafik som genomförs inom ramen för allmännyttiga tjänster.
- b) Transport av skadade eller trasiga fordon.
- c) Godstransport med fordon vars högsta tillåtna totala vikt, inbegripet släp, inte överstiger 3,5 ton.
- d) Godstransport med motorfordon när följande villkor är uppfyllda:
 - i) Det transporterade godset är företagets egendom eller har sålts, köpts, hyrts ut eller hyrts, tillverkats, utvunnits, bearbetats eller reparerats av företaget.
 - ii) Syftet är att transportera godset till eller från företaget eller att flytta det inom eller utanför företaget för eget bruk.
 - iii) Motorfordon körs av personal som är anställd av företaget eller som ställts till företagets förfogande enligt avtalsenliga skyldigheter för sådana transporter.
 - iv) fordon som transporterar varorna tillhör företaget eller har köpts av företaget eller har hyrts ut ... och
 - v) Sådana transporter utgör endast sidoverksamhet inom företagets verksamhet.
- e) Transport av läkemedel, medicinsk apparatur, utrustning och annat som krävs för sjukvård i akuta nödsituationer, särskilt vid naturkatastrofer.

...

6. Bestämmelserna i punkt 5 ska inte påverka de villkor som en medlemsstat uppställer för sina egna medborgare för att bedriva sådan verksamhet som avses i samma punkt.”

5 I artikel 2 i förordningen, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

1) fordon: ett motorfordon som är registrerat i en medlemsstat eller ett fordonståg där åtminstone motorfordonet är registrerat i en medlemsstat, om motorfordonet eller fordonståget uteslutande används för godstransporter,

...

3) värdmedlemsstat: en medlemsstat i vilken ett transportföretag bedriver verksamhet som inte är den medlemsstat i vilken transportföretaget är etablerat,

4) utlandsetablerat transportföretag: ett transportföretag som utför godstransporter på väg i en värdmedlemsstat,

5) förare: varje person som framför fordonet, även under en kort tid, eller som åker i ett fordon, som ett led i sitt tjänsteutövande, för att vid behov kunna framföra det,

6) cabotagetransport: yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat i enlighet med denna förordning,

...”

6 Kapitel II i förordningen, med rubriken ”Internationell transport”, innehåller artikel 3, som har följande lydelse:

”För internationella transporter krävs innehav av ett gemenskapstillstånd och, om föraren är medborgare i ett tredjeland, ett sådant tillstånd i kombination med ett förartillstånd.”

7 Artikel 4 i förordning nr 1072/2009, med rubriken ”Gemenskapstillstånd”, som också återfinns i kapitel II i förordningen, har följande lydelse:

”1. Ett gemenskapstillstånd ska utfärdas av en medlemsstat i enlighet med denna förordning för varje transportföretag som bedriver godstransport på väg i yrkesmässig trafik och som

a) är etablerat i den medlemsstaten i enlighet med gemenskapslagstiftningen och den nationella lagstiftningen i medlemsstaten, och

b) i etableringsmedlemsstaten har rätt att, i enlighet med gemenskapslagstiftningen och medlemsstatens nationella lagstiftning om yrkesmässig trafik, bedriva internationell godstransport på väg.

2. Gemenskapstillstånd ska utfärdas av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten för förnybara perioder om högst tio år.

...”

8 Kapitel III i förordningen har rubriken ”Cabotagetransport” och innehåller artikel 8, som har följande lydelse:

”1. Varje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han är medborgare i tredjeland, innehar ett förartillstånd, ska ha rätt, enligt de villkor som fastställs i detta kapitel, att utföra cabotagetransporter.

2. Ett transportföretag som avses i punkt 1 och som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ska, så snart godset levererats, ha rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagetransporter. ...

3. Inrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag ska endast anses förenliga med denna förordning om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på varje påföljande cabotagetransport som därefter har utförts.

Det bevismaterial som avses i första stycket ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport:

a) Avsändarens namn, adress och namnteckning.

- b) Transportföretagets namn, adress och namnteckning.
 - c) Mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades.
 - d) Ort och datum för övertagande av godset samt angiven leveransort.
 - e) Gängse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts, samt, när det gäller farligt gods, allmänt vedertagen beskrivning samt uppgift om antalet förpackningar och om särskild märkning och nummeruppgifter på förpackningarna.
 - f) Godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden.
 - g) Motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer.
4. Inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att de villkor som fastställs i denna artikel har uppfyllts.
5. Varje transportföretag som utför yrkesmässig trafik och som har tillstånd i den medlemsstat där det är etablerat, enligt den medlemsstatens lagstiftning, att utföra sådana transporter på väg som anges i artikel 1.5 a, b och c ska ha rätt att utföra dels cabotagetransporter av samma slag, dels cabotagetransporter med fordon av samma kategori, enligt villkoren i detta kapitel.
6. Tillstånd att utföra cabotagetransporter vid de transporter som avses i artikel 1.5 d och 1.5 e ska vara utan restriktioner.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 9 Klaganden i det nationella målet är ägare till ett företag etablerat i Polen vilket tillverkar träförpackningar och utför godstransporter. Detta företag innehar ett gemenskapstillstånd.
- 10 Den 10 juli 2018 blev en lastbil som var registrerad i Polen och som tillhörde klaganden i det nationella målet föremål för en vägkontroll i samband med en transport av papper och kartong från ett lastningsställe i Krostitz (Tyskland) till en lossningsplats i Schwedt-sur-Oder (Tyskland). Det konstaterades att en cabotagetransport utfördes med lastbilen vilket intygats genom lämpliga handlingar, närmare bestämt genom en följesedel, en transportorder och ett vägningskvitto.
- 11 Vid nämnda vägkontroll presenterades en fraktsedel kallad CMR (*Cargo Movement Requirement*) för att styrka att den berörda cabotagetransporten utfördes i anslutning till en internationell transport från en annan medlemsstat till värdmedlemsstaten, i den mening som avses i artikel 8.2 första stycket i förordning nr 1072/2009. Det framgår av denna handling att den berörda lastbilen samma dag, från fabriken för det företag som tillhör klaganden i det nationella målet, vilken är belägen i Polen, hade transporterats varor som hade tillverkats och sålts av det företaget till en kund i Freital (Tyskland).
- 12 Den 9 oktober 2018 hördes klaganden i det nationella målet, i egenskap av ägare till transportföretaget, av BAG. Han förklarade då att cabotagetransporten, som hade utförts på återresan till Polen, var tillåten enligt artikel 8.6 i förordning nr 1072/2009, eftersom transporten utfördes i anslutning till en internationell transport i den mening som avses i artikel 1.5 d i denna förordning.

- 13 BAG ansåg att artikel 1.5 d och artikel 8.2 i förordning nr 1072/2009 inte kunde kombineras. Om ett transportföretag som har utfört en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i denna förordning, från en medlemsstat till en annan medlemsstat, hade rätt att utföra en cabotagetransport i anslutning till den internationella transporten, enligt artikel 8.2 i förordningen, skulle detta göra det svårt eller till och med omöjligt för de behöriga myndigheterna att kontrollera att bestämmelserna om cabotagetransporter efterlevs, eftersom det företag som utför internationella godstransporter för egen räkning varken omfattas av kravet på innehav av ett gemenskapstillstånd eller måste kunna uppvisa de bevis som räknas upp i artikel 8.3 i nämnda förordning.
- 14 Följaktligen påförde BAG, genom beslut av den 30 oktober 2018, klaganden i det nationella målet en sanktionsavgift på 1 250 euro för åsidosättande av bestämmelserna om cabotagetransporter.
- 15 Klaganden i det nationella målet väckte talan mot det beslutet vid den hänskjutande domstolen.
- 16 Den hänskjutande domstolen anser att utgången i det nationella målet beror på huruvida ett transportföretag som, i enlighet med artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009, har utfört en internationell godstransport från en medlemsstat till en annan medlemsstat har rätt att utföra cabotagetransporter i anslutning till den internationella transporten på den sistnämnda medlemsstatens territorium enligt artikel 8 i denna förordning. Den hänskjutande domstolen vill särskilt få klarhet i huruvida en sådan internationell transport utgör en internationell transport, i den mening som avses i artikel 8.2 i nämnda förordning. Enligt den hänskjutande domstolen förefaller denna fråga inte behandlas på samma sätt i medlemsstaterna, bland annat inte i Polen och Tyskland.
- 17 Mot denna bakgrund beslutade Amtsgericht Köln (Distriktsdomstolen i Köln) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till EU-domstolen:

”Ska artikel 8.2 första meningen i [förordning nr 1072/2009] tolkas så, att det föreligger en internationell godstransport i den mening som avses i den bestämmelsen även när den aktuella transporten genomförs inom ramen för en transport i enlighet med artikel 1.5 d i förordning (EG) nr 1072/2009?”

Prövning av tolkningsfrågan

Huruvida tolkningsfrågan kan tas upp till prövning

- 18 Klaganden i det nationella målet har gjort gällande att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till sakprövning, eftersom den begärda tolkningen av unionsrätten inte är nödvändig för att avgöra det nationella målet och att domstolen under alla omständigheter inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på den fråga som ställts till den.
- 19 Det ska i detta hänseende erinras om att det enligt domstolens fasta praxis, i ett förfarande enligt artikel 267 FEUF, uteslutande ankommer på de nationella domstolarna, vid vilka tvisten anhängiggjorts och som har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i varje enskilt mål bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till domstolen. Domstolen är följaktligen i princip skyldig att meddela ett förhandsavgörande när de frågor som

har ställts avser tolkningen av unionsrätten. Av detta följer att frågor om tolkningen av unionsrätten presumeras vara relevanta. En begäran från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts till den (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 februari 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, punkterna 28 och 29 samt där angiven rättspraxis).

- 20 I förevarande fall är det emellertid inte uppenbart att den tolkning av artikel 1.5 d och artikel 8.2 i förordning nr 1072/2009 som den hänskjutande domstolen har begärt inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet, att frågan är hypotetisk eller att EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på den fråga som ställts till den. Tvärtom framgår det av begäran om förhandsavgörande att den hänskjutande domstolen på ett motiverat sätt har uttryckt tvivel om hur de berörda unionsbestämmelserna ska tolkas och i detta avseende har lämnat en detaljerad redogörelse för de faktiska omständigheterna.
- 21 Begäran om förhandsavgörande kan således tas upp till sakprövning.

Prövning i sak

- 22 Det följer av fast rättspraxis att det, enligt det förfarande för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som införts genom artikel 267 FEUF, ankommer på EU-domstolen att ge den nationella domstolen ett användbart svar, som gör det möjligt för den domstolen att avgöra det mål som den ska pröva. I detta syfte kan EU-domstolen behöva omformulera de frågor som hänskjutits. EU-domstolen har nämligen till uppgift att tolka alla bestämmelser i unionsrätten som de nationella domstolarna behöver för att avgöra de mål som är anhängiga vid dem, även om dessa bestämmelser inte anges uttryckligen i de frågor som dessa domstolar har ställt (dom av den 28 juni 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, punkt 40 och där angiven rättspraxis).
- 23 Den omständigheten att den hänskjutande domstolen (formellt sett) har begränsat sina frågor till att avse tolkningen av artikel 8.2 och artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009, utgör inte hinder för att EU-domstolen tillhandahåller den domstolen alla uppgifter om unionsrättens tolkning som kan vara användbara vid avgörandet av det nationella målet, oberoende av om det har hänvisats därtill i frågorna eller inte. Det ankommer i det avseendet på EU-domstolen att utifrån samtliga uppgifter som den nationella domstolen har lämnat, och i synnerhet utifrån skälen i beslutet om hänskjutande, avgöra vilka delar av unionsrätten som behöver tolkas med hänsyn till saken i målet (se dom av den 28 juni 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, punkt 41 och där angiven rättspraxis).
- 24 I förevarande fall framgår det av begäran om förhandsavgörande att den hänskjutande domstolen vill få klarhet i huruvida ett transportföretag som har utfört en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009, från en medlemsstat till en annan medlemsstat har rätt att utföra cabotagetransporter i anslutning till den internationella transporten på den sistnämnda medlemsstatens territorium enligt artikel 8 i denna förordning.

- 25 Klaganden i det nationella målet har dessutom själv medgett att hans lastbil, innan lastbilen användes för att utföra den cabotagetransport som var föremål för en vägkontroll, transporterade varor som han tillverkade och sålde från sin fabrik i Polen till det företag som hade köpt varorna i Tyskland, vilket inte har bestritts. Det ankommer emellertid på den hänskjutande domstolen att kontrollera att en sådan transport utgör en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i–v i förordning nr 1072/2009, särskilt vad gäller kravet i led v på att denna transport ska utgöra en sidoverksamhet inom företags verksamhet.
- 26 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågan förstås så, att den i huvudsak syftar till att få klarhet i huruvida förordning nr 1072/2009 ska tolkas så, att ett företag som bedriver godstransporter på väg som har utfört en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i denna förordning, från en medlemsstat till en annan medlemsstat får utföra cabotagetransporter i anslutning till den internationella transporten på den sistnämnda medlemsstatens territorium enligt artikel 8 i nämnda förordning, och, om så är fallet, på vilka villkor.
- 27 Det ska i detta hänseende erinras om att enligt artikel 1.1 och 1.4 i förordning nr 1072/2009 ska förordningen bland annat tillämpas på internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik inom unionens territorium samt på cabotagetransport som, enligt artikel 2.6 i denna förordning, definieras som ”yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat”.
- 28 Kapitel II i förordning nr 1072/2009 innehåller regler för internationella transporter. I artikel 3 i kapitel II i förordningen anges den allmänna principen att ”[f]ör internationella transporter krävs innehav av ett gemenskapstillstånd och, om föraren är medborgare i ett tredjeland, ett sådant tillstånd i kombination med ett förartillstånd”.
- 29 I artikel 1.5 a–e i förordning nr 1072/2009 föreskrivs emellertid att vid vissa typer av transporter ska företag som yrkesmässigt bedriver godstransporter på väg vara undantagna från kravet på gemenskapstillstånd och från andra transporttillstånd. Så är fallet med posttrafik som genomförs inom ramen för allmännyttiga tjänster (artikel 1.5 a i förordningen), transport av skadade eller trasiga fordon (artikel 1.5 b i förordningen), godstransport med fordon vars högsta tillåtna totala vikt, inbegripet släp, inte överstiger 3,5 ton (artikel 1.5 c i förordningen), godstransport med motorfordon för egen räkning (artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009) samt transport av läkemedel, medicinsk apparatur, utrustning och annat som krävs för sjukvård i akuta nödsituationer, särskilt vid naturkatastrofer (artikel 1.5 e i förordning nr 1072/2009).
- 30 Det framgår av en jämförelse mellan dessa bestämmelser att internationella godstransporter för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009, inte omfattas av kraven i artikel 3 i förordningen.
- 31 Kapitel III i förordning nr 1072/2009, med rubriken ”Cabotagetransport”, innehåller bestämmelser om cabotagetransporter. Kapitel III innehåller bland annat artikel 8, med rubriken ”Allmän princip”, i vilken de allmänna bestämmelserna för cabotagetransporter fastställs.
- 32 Det ska noteras att det i artikel 8 föreskrivs olika regler för tillstånd att utföra cabotagetransporter, beroende på om de utförs i anslutning till en internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik eller i anslutning till en internationell godstransport på väg för egen räkning.

- 33 För det första uppställs nämligen i artikel 8.1 i förordning nr 1072/2009 den allmänna principen att "[v]arje transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg och som innehar ett gemenskapstillstånd och vars förare, om han är medborgare i tredjeland, innehar ett förartillstånd, ska ha rätt, enligt de villkor som fastställs i detta kapitel, att utföra cabotagetransporter".
- 34 Härav följer att ett transportföretag som har utfört en internationell godstransport på väg i yrkesmässig trafik från en medlemsstat till en annan medlemsstat har rätt att, på den sistnämnda medlemsstatens territorium, utföra cabotagetransporter i anslutning till den internationella transporten om transportföretaget iakttar kraven i artikel 3 i förordning nr 1072/2009.
- 35 För det andra anges i artikel 8.6 i förordning nr 1072/2009 att tillstånd att utföra cabotagetransporter vid de transporter som avses i artikel 1.5 d i förordningen ska vara utan restriktioner.
- 36 Eftersom begreppet "cabotagetransport" i förordning nr 1072/2009, såsom det erinras om i punkt 27 ovan, definieras som "yrkesmässiga ... inrikestransporter", kan artikel 8.6 i förordningen, i motsats till vad BAG, den italienska regeringen och Europeiska kommissionen har anfört i sina skriftliga yttranden, inte avse cabotagetransporter som utförs för egen räkning i den mening som avses i artikel 1.5 d i nämnda förordning.
- 37 Artikel 8.6 i förordning nr 1072/2009 ska i själva verket förstås så, att den inför ett undantag från den allmänna principen i artikel 8.1 i förordningen.
- 38 Enligt artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009 omfattas nämligen internationella godstransporter för egen räkning inte av de krav som föreskrivs i artikel 3 i denna förordning, vilket påpekas i punkt 30 ovan.
- 39 Det framgår således av artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009 jämförd med artikel 8.6 i samma förordning att ett transportföretag som har utfört en internationell godstransport på väg för egen räkning från en medlemsstat till en annan medlemsstat har rätt att, på den sistnämnda medlemsstatens territorium, utföra cabotagetransporter utan att transportföretaget omfattas av kraven i artikel 3 och artikel 8.1 i denna förordning.
- 40 Ett transportföretag som bedriver yrkesmässiga godstransporter på väg som har utfört en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009, från en medlemsstat till en annan medlemsstat, ska således anses ha rätt att, enligt artikel 8.6 i denna förordning, utföra cabotagetransporter i anslutning till den internationella transporten på den sistnämnda medlemsstatens territorium, utan att transportföretaget omfattas av kraven i artikel 3 och artikel 8.1 i nämnda förordning.
- 41 Vad gäller villkoren för dessa cabotagetransporter ska det understrykas att det i artikel 8.2–8.5 i förordning nr 1072/2009 fastställs villkor för transportföretagens utförande av dessa transporter.
- 42 Enligt artikel 8.2 första stycket i förordning nr 1072/2009 ska "[e]tt transportföretag som avses i punkt 1 och som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en värdmedlemsstat ..., så snart godset levererats, ha rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagetransporter". I artikeln preciseras dessutom att "[d]en sista lossningen av last inom

ramen för en cabotagetransport som genomförs innan fordonet lämnar värdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum”.

- 43 I artikel 8.2 andra stycket i förordning nr 1072/2009 föreskrivs att ”[i]nom den tidsgräns som anges i första stycket får transportföretagen utföra några av eller alla de cabotagetransporter som tillåts enligt det stycket i vilken medlemsstat som helst under förutsättning att dessa begränsas till en cabotagetransport per medlemsstat inom tre dagar efter den olastade inresan till den medlemsstatens territorium”.
- 44 I artikel 8.3 första stycket i förordning nr 1072/2009 anges att ”[i]nrikes godstransporter på väg som utförs i en värdmedlemsstat av ett utlandsetablerat transportföretag”, det vill säga cabotagetransporter, endast ska anses förenliga med denna förordning ”om transportföretaget kan uppvisa tydliga bevis på inkommande internationell transport och på varje påföljande cabotagetransport som därefter har utförts”.
- 45 Dessa bevis, vilka räknas upp i artikel 8.3 andra stycket a–g i förordning nr 1072/2009, ska innehålla följande uppgifter avseende varje transport: Avsändarens namn, adress och namnteckning (artikel 8.3 a i förordningen), transportföretagets namn, adress och namnteckning (artikel 8.3 b i förordningen), mottagarens namn, adress och namnteckning, samt datum då godset levererades (artikel 8.3 c i förordningen), ort och datum för övertagande av godset samt angiven leveransort (artikel 8.3 d i förordningen), gängse beskrivning av godsets art och av den förpackningsmetod som använts, samt, när det gäller farligt gods, allmänt vedertagen beskrivning samt uppgift om antalet förpackningar och om särskild märkning och nummeruppgifter på förpackningarna (artikel 8.3 e i förordningen), godsets bruttovikt eller annan uppgift om mängden (artikel 8.3 f i förordningen) samt motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer (artikel 8.3 g i förordningen).
- 46 I artikel 8.4 i förordning nr 1072/2009 föreskrivs att inga ytterligare handlingar ska krävas som bevis för att de villkor som fastställs i denna artikel har uppfyllts.
- 47 Även om det i artikel 8.2 i förordning nr 1072/2009 hänvisas till ”transportföretag som avses i punkt 1” i nämnda artikel 8 och, såsom påpekas i punkt 37 ovan, artikel 8.1 i denna förordning inte är tillämplig på transportföretag som har utfört en internationell godstransport för egen räkning, kan denna omständighet inte påverka det faktum att villkoren för cabotagetransporter i artikel 8.2–8.4 i förordningen är tillämpliga på samtliga cabotagetransporter, vilka per definition utförs i yrkesmässig trafik, varvid det inte spelar någon roll om cabotagetransporten utförs i anslutning till en internationell godstransport i yrkesmässig trafik eller i anslutning till en internationell godstransport för egen räkning.
- 48 Såsom framgår av användningen av uttrycket ”ska ha rätt, enligt de villkor som fastställs i detta kapitel” och uttrycket ”[t]illstånd att utföra cabotagetransporter” i artikel 8.1 i förordning nr 1072/2009 respektive artikel 8.6 i samma förordning, reglerar dessa bestämmelser nämligen endast tillståndet att utföra cabotagetransporter.
- 49 Även om godstransporter på väg i yrkesmässig trafik, vilka avses i artikel 1.5 a–c i förordning nr 1072/2009, i likhet med internationella godstransporter på väg för egen räkning, inte omfattas av kraven i artikel 3 i denna förordning, har transportföretagen enligt artikel 8.5 i nämnda förordning rätt att utföra dels cabotagetransporter av samma slag, dels cabotagetransporter med

fordon av samma kategori, enligt villkoren i kapitel III i samma förordning vilket gäller cabotagettransport. Följaktligen omfattas dessa cabotagettransporter under alla omständigheter av de villkor som föreskrivs i artikel 8.2–8.4 i förordning nr 1072/2009.

- 50 Villkoren för cabotagettransporter i artikel 8.2–8.4 i förordning nr 1072/2009 är följaktligen inte enbart tillämpliga på cabotagettransporter i anslutning till en internationell godstransport i yrkesmässig trafik, utan även på cabotagettransporter i anslutning till en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009.
- 51 Endast en sådan tolkning är förenlig med det mål som eftersträvas med förordning nr 1072/2009. Den omständigheten att samtliga cabotagettransporter, inbegripet sådana som utförs i anslutning till en internationell transport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009, omfattas av villkoren i artikel 8.2–8.4 i denna förordning, gör det nämligen möjligt att säkerställa den ändamålsenliga verkan av de strikta bestämmelserna om cabotagettransporter genom att förhindra att dessa transporter genomförs på ett sätt som skapar en permanent eller kontinuerlig verksamhet i värdmedlemsstaten, och säkerställer således den tillfälliga karaktären hos cabotageverksamheten, vilket enligt skälen 13 och 15 i förordning nr 1072/2009 är ett av förordningens syften.
- 52 För att säkerställa den ändamålsenliga verkan av förordning nr 1072/2009 har därför ett transportföretag som har utfört en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i denna förordning, från en medlemsstat till en annan medlemsstat, rätt att, på den sistnämnda medlemsstatens territorium, utföra cabotagettransporter i anslutning till den internationella transporten, under förutsättning att villkoren i artikel 8.2–8.4 i nämnda förordning iakttas.
- 53 Denna slutsats påverkas inte av det resonemang som har åberopats av BAG och den italienska regeringen, enligt vilket det, eftersom transportföretag som utför internationella godstransporter för egen räkning inte är skyldiga att inneha ett gemenskapstillstånd och, i förekommande fall, ett förarintyg, är omöjligt att kontrollera att reglerna om cabotagettransporter, bland annat villkoren i artikel 8 i förordning nr 1072/2009, iakttas vid en cabotagettransport i anslutning till dessa internationella transporter och att säkerställa cabotageverksamhetens tillfälliga karaktär.
- 54 Tvärtom framgår det av de handlingar som domstolen förfogar över att det är möjligt att kräva att ett transportföretag som, efter att ha utfört en internationell transport för egen räkning i den mening som avses i artikel 1.5 d i förordning nr 1072/2009, från en medlemsstat till en annan medlemsstat, utför en cabotagettransport på den sistnämnda medlemsstatens territorium, uppvisar bevis som tydligt styrker den internationella transporten och varje cabotagettransport som därefter utförs i enlighet med artikel 8.3 i denna förordning. I förevarande fall kunde klaganden i det nationella målet, i egenskap av transportföretag, vid den vägkontroll som företagets lastbil utgjorde föremål för, för den behöriga myndigheten uppvisa en fraktsedel som tydligt styrkte den internationella transporten för egen räkning till den berörda medlemsstaten samt lämpliga handlingar avseende den cabotagettransport som utfördes i anslutning till den internationella transporten på den sistnämnda medlemsstatens territorium.
- 55 Mot bakgrund av vad som anförts ovan ska den ställda frågan besvaras enligt följande. Förordning nr 1072/2009 ska tolkas så, att ett transportföretag som har utfört en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i denna förordning, från en medlemsstat till en annan medlemsstat har rätt att, enligt artikel 8.6 i nämnda förordning, utföra

cabotagetransporter i anslutning till den internationella transporten på den sistnämnda medlemsstatens territorium, under förutsättning att villkoren i artikel 8.2–8.4 i samma förordning iakttas.

Rättegångskostnader

- 56 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg ska tolkas så, att ett transportföretag som har utfört en internationell godstransport för egen räkning, i den mening som avses i artikel 1.5 d i denna förordning, från en medlemsstat till en annan medlemsstat har rätt att, enligt artikel 8.6 i nämnda förordning, utföra cabotagetransporter i anslutning till den internationella transporten på den sistnämnda medlemsstatens territorium, under förutsättning att villkoren i artikel 8.2–8.4 i samma förordning iakttas.

Underskrifter