

Versión anonimizada

Traducción

C-937/19 - 1

Asunto C-937/19

Petición de una decisión prejudicial

Fecha de presentación:

23 de diciembre de 2019

Órgano jurisdiccional remitente:

Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

25 de noviembre de 2019

Interesado:

KA

Partes intervinientes:

Staatsanwaltschaft Köln (Fiscalía de Colonia, Alemania)

Bundesamt für Güterverkehr (Oficina Federal de Transporte de Mercancías, Alemania)

[omissis]

Amtsgericht Köln

Resolución

En el procedimiento sancionador

contra KA,
[omissis]

por infracción administrativa de la legislación en materia de cabotaje

el Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia),

[*omissis*]

ha resuelto, el 25 de noviembre de 2019:

Remitir el asunto al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al [artículo 267 TFUE], para que responda a la siguiente cuestión prejudicial:

¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 2, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, en el sentido de que por transporte internacional a los efectos de dicha disposición se entiende también el transporte efectuado conforme al artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento (CE) n.º 1072/2009?

Suspender el procedimiento hasta que recaiga resolución del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Fundamentos:

I.

Durante un control de carreteras realizado el 10 de julio de 2018 a las 11.18 en la carretera B 2/166, [*omissis*] en 16303 Schwedt, se controló la unidad de transporte con el número de matrícula (PL) ([*omissis*]). El propietario del vehículo es el interesado ([*omissis*]), que es el titular de la empresa KA, con sede en Polonia ([*omissis*]). Dicha empresa es la titular de la licencia comunitaria n.º ([*omissis*]) y la transportista en el día de los hechos ([*omissis*]).

El conjunto de vehículos articulados tenía un peso máximo de carga de 40 toneladas.

En aquel momento se constató que se estaba realizando un transporte de cabotaje, como admitió el interesado. En efecto, se transportaba papel y cartón en forma de 19 fardos de papel multiimpresión almacenado desde el punto de carga en Krostitz hasta el punto de descarga de una empresa en Schwedt. Este transporte resultó acreditado en virtud de los documentos correspondientes (albarán, orden de transporte, nota de pesaje, [*omissis*]).

Como prueba de un transporte internacional previo en el sentido del artículo 8, apartado 2, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, únicamente se presentó una carta de porte CMR ([*omissis*]). De este documento resulta la entrega de palés, por parte de la empresa KA en calidad de expedidor y transportista, al destinatario en Freital. De la información proporcionada [por un tercero] ([*omissis*]) el 20 de marzo de 2019 resulta que el interesado es un directivo de la empresa y que la empresa tiene cinco empleados. Asimismo consta registrado como sector de actividad de la empresa: «Wood, Furniture & Paper Manufacturing».

El 9 de octubre de 2018 ([*omissis*]), la Oficina Federal de Transporte de Mercancías prestó audiencia al interesado en calidad de titular de la empresa KA.

Declaró lo siguiente sobre el fondo del asunto:

Primero declaró que era el titular de la empresa. También indicó que su empresa se dedica a la producción de embalajes de madera y al transporte.

Adujo que a tal efecto dispone de toda la documentación que le autoriza a realizar transportes internacionales de mercancías. Sostuvo que el día del control de carreteras el camión inspeccionado salió del recinto de la fábrica con una carta de porte (CMR) y con mercancía fabricada por la empresa, que había sido vendida a un cliente en Alemania. En su opinión, este tipo de transporte por cuenta propia, en virtud del artículo 8, apartado 6, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, también permite realizar transportes de cabotaje. Para fundamentar su alegación, hace referencia al artículo 1, apartado 5, letras d) y e), del Reglamento mencionado, así como al artículo 1, apartado 2, de la Güterkraftverkehrsgesetz (Ley de transporte de mercancías por carretera). Reza como sigue: «Artículo 1 [...] 2. El transporte por cuenta propia es el transporte de mercancías por carretera para los fines propios de una empresa, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1.

que las mercancías transportadas pertenezcan a la empresa o hayan sido vendidas, compradas, entregadas o tomadas en alquiler, producidas, fabricadas, extraídas, transformadas o reparadas por ella;

2.

que el transporte sirva para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas desde la empresa, para desplazarlas bien en el interior de la empresa, bien para sus propias necesidades al exterior de la empresa;

3.

que los vehículos automóviles utilizados para este transporte sean conducidos por el propio personal de la empresa o por personal puesto a disposición de la misma con arreglo a una obligación contractual;

4.

que el transporte constituya solo una actividad accesoria en el marco de las actividades de la empresa.»

Por lo tanto, considera que, en caso de existir un transporte por cuenta propia, como se ha constatado oficialmente en el presente caso, puede llevar a cabo el número permitido de transportes de cabotaje sin ninguna condición previa.

Expone su convencimiento de no haber incurrido en infracción alguna ni haber realizado ninguna conducta prohibida.

El 30 de octubre de 2018, la Oficina Federal de Transporte de Mercancías, competente en materia sancionadora, impuso una multa administrativa de 1.250 euros por incumplimiento culpable de la normativa sobre transporte de cabotaje ([*omissis*]).

Esta decisión fue notificada al interesado el 7 de noviembre de 2018 ([*omissis*]). Se interpuso contra ella un recurso el 15 de noviembre de 2018, que fue recibido en la autoridad en cuestión ese mismo día ([*omissis*]).

El interesado fundamenta su recurso del mismo modo que ya expuso en la fase de audiencia. En la vista declaró además que el desplazamiento se produjo con sus propias mercancías, y que procedía a entregar estas al comprador, así como que no alquila las mercancías (por ejemplo, palés). Adujo que también se produce una desigualdad de trato, ya que si transporta mercancía comprada y entra con ella en la República Federal de Alemania, los transportes posteriores serán transportes de cabotaje efectuados legalmente.

Mediante escrito de 27 de septiembre de 2017, que obra en autos sin haber sido traducida oficialmente, el Ministerio de Infraestructuras de Polonia se dirigió al Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital) alemán y, refiriéndose al interés por la transparencia y seguridad jurídica, tras analizar los detalles del control objeto de este procedimiento, pidió que se diera trámite al asunto y que a continuación se expresara una conclusión al respecto. No consta ninguna respuesta en los autos.

La Oficina Federal de Transporte de Mercancías, haciendo referencia a la sistemática del artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, consideró que un transporte internacional previo por cuenta propia no autoriza en Alemania un subsiguiente transporte de cabotaje.

Para fundamentar esta posición, sostuvo que tanto las normas sobre el transporte por cuenta propia del artículo 1, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, como las normas sobre el transporte de cabotaje del artículo 8 de dicho Reglamento constituían, por una parte, normas de excepción y, por otra, una prohibición general de transportar mercancías en Estados distintos del Estado en el que está establecido el transportista. Argumentó que ambas excepciones no pueden combinarse de modo que la excepción relativa al transporte por cuenta propia fundamente una excepción adicional en materia de cabotaje. Por otra parte, la Oficina Federal de Transporte de Mercancías aduce razones prácticas, en concreto, las posibilidades de control: considera que estas no existen en lo que respecta al cumplimiento de las normas de cabotaje, ya que, durante el transporte por cuenta propia no se necesita en principio portar los documentos enumerados en el artículo 8, apartado 3, letras a) a g), del Reglamento (CE) n.º 1072/2009. Señala que el transporte por cuenta propia está, en principio, exento de la

obligación de portar determinados documentos. Así, según el artículo 1, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, no se requiere una licencia comunitaria, como tampoco la documentación de entrega. En su opinión, si se combinaran ambas excepciones, se llegaría inevitablemente al resultado de que la simple afirmación de estar realizando un transporte por cuenta propia tendría que ser suficiente para concluir que se están realizando transportes de cabotaje permitidos.

En consecuencia, las posibilidades de control perseguidas por el legislador de la UE, como se desprende de la lista y de los requisitos de contenido de los documentos que deben portarse según el [artículo 8, apartado 3, letras a) a g), del Reglamento (CE) n.º 1072/2009], ya no serían factibles en la práctica, pues en caso de un control bastaría con afirmar meramente que se trata de un transporte por cuenta propia, circunstancia que ya no sería posible verificar *in situ*.

II.

En tales circunstancias, el órgano jurisdiccional remitente [omissis] considera que la cuestión decisiva es si los transportes de mercancías en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), incisos i) a v), del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, que, según la frase introductoria del artículo 1, apartado 5, de dicha disposición, «quedarán exentos de cualquier autorización de transporte» y que, a su juicio, corresponden al supuesto del presente asunto, además de beneficiarse de la exención de determinados requisitos prevista en el artículo 1, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, también permiten realizar transportes de cabotaje con arreglo al artículo 8. Es decir, si un transporte de mercancías por carretera conforme al artículo 1, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009, de un Estado miembro a otro Estado miembro, es al mismo tiempo un transporte internacional en el sentido del artículo 8, apartado 2, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

El tribunal que conoce del asunto considera pertinente aclarar este punto, por un lado, para resolver el litigio, por otro, en aras de una solución uniforme en los Estados miembros de la Unión Europea, ya que la consulta del Ministerio de Infraestructuras de Polonia, según la traducción no oficial al alemán que obra en autos ([omissis]), indica que la cuestión debatida recibirá probablemente respuestas diferentes en los distintos países de la Unión Europea.

Por razones de seguridad jurídica y para garantizar la igualdad de trato de todos los ciudadanos europeos, parece, por lo tanto, necesario recabar una respuesta que sea uniforme para toda Europa.

No consta que el Tribunal de Justicia se haya pronunciado ya sobre esta cuestión.

[omissis]