

Version anonymisée

Traduction

C-937/19 – 1

Affaire C-937/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

23 décembre 2019

Juridiction de renvoi :

Amtsgericht Köln (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

25 novembre 2019

Intéressé :

KA

En présence de :

Staatsanwaltschaft Köln (Allemagne)

Bundesamt für Güterverkehr (Allemagne)

[OMISSIS]

Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne, Allemagne)

Ordonnance

Dans la procédure contraventionnelle administrative

Contre KA,

[OMISSIS]

ayant pour objet une infraction à la réglementation en matière de transports de cabotage,

le 25 novembre 2019, l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne)

[OMISSIS]

a ordonné ce qui suit :

La Cour est saisie de la question préjudicielle suivante au titre de l'article 267, [premier alinéa,] sous a), TFUE :

L'article 8, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO 2009, L 300, p. 72) doit-il être interprété en ce sens que constitue également un transport international au sens de cette disposition le transport international qui remplit les conditions prévues à l'article 1^{er}, paragraphe 5, sous d), de ce règlement ?

Il est sursis à statuer dans l'attente de la décision de la Cour. [Or. 2]

Motifs :

I.

Lors d'un contrôle routier intervenu le 10 juillet 2018 à 11 h 18 sur la route fédérale 2/166, [OMISSIS] 16303 Schwedt-sur-Oder, Allemagne, l'unité de transport immatriculée (PL) [OMISSIS] a fait l'objet d'un contrôle. Le détenteur du véhicule est l'intéressé [OMISSIS], lequel est le propriétaire d'une société en Pologne [OMISSIS]. Cette société, titulaire de la licence communautaire n°[OMISSIS], était le transporteur le jour des faits [OMISSIS].

Le poids maximal en charge de l'ensemble de véhicules couplés était de 40 tonnes.

Lors du contrôle, il a été établi que l'intéressé effectuait un transport de cabotage, ce que celui-ci ne conteste pas ; en effet, il transportait du papier et du carton, sous la forme de 19 balles au total d'imprimés sans bois stratifiés, depuis le point de chargement à Krostitz, Allemagne, jusqu'au point de déchargement auprès d'une société à Schwedt-sur-Oder, Allemagne. Ce transport est documenté par les documents correspondants (bon de livraison, ordre de transport, bordereau de pesée, [OMISSIS]).

Seule une lettre de voiture CMR a été présentée à titre de preuve d'un transport international préalable au sens de l'article 8, paragraphe 2, première phrase, du règlement n° 1072/2009 [OMISSIS] ; il ressort de celle-ci que la société de KA, en qualité d'expéditeur et de transporteur, a livré des palettes au destinataire à Freital, Allemagne. Selon les informations fournies par une tierce partie [OMISSIS] le 20 mars 2019, la société de KA est dirigée par l'intéressé et emploie cinq salariés. Toujours selon ces informations, le secteur d'activité déclaré par l'entreprise est le suivant : « Wood, Furniture & Paper Manufacturing » [« Fabrication de bois, de meubles & de papier »].

Lors de l'audition du 9 octobre 2018, l'intéressé a été entendu par le Bundesamt für Güterverkehr (Office fédéral du transport de marchandises, Allemagne, ci-après le « BAG ») en sa qualité de propriétaire du transporteur [OMISSIS].

Il a déclaré ce qui suit.

Tout d'abord, il a déclaré être chef d'entreprise. Ensuite, il a indiqué que sa société fabrique des emballages en bois et effectue des transports.

Il précise qu'il dispose à ce titre de tous les documents requis pour le transport international de marchandises. Le jour du contrôle, le poids lourd qui a fait l'objet du contrôle a quitté l'usine avec une lettre de voiture (CMR) et des marchandises fabriquées par sa société et achetées par un client en Allemagne. Il considère que ce transport pour compte propre l'autorise aussi à effectuer des transports de cabotage, conformément à l'article 8, paragraphe 6, du règlement [Or. 3] n° 1072/2009. À cet égard, il invoque l'article 1^{er}, paragraphe 5, sous d) et e), de ce règlement, ainsi que l'article 1^{er}, paragraphe 2, du Güterkraftverkehrsgesetz (loi sur le transport de marchandises par route, BGBl. 1998 I, p. 1485), aux termes duquel « [c]onstitue un transport pour compte propre le transport de marchandises par route pour les besoins propres d'une entreprise, lorsque les conditions suivantes sont remplies :

1.

les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou ont été vendues, achetées, données ou prises en location, fabriquées, produites, extraites, transformées ou réparées par elle ;

2.

le transport sert à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise ;

3.

les véhicules automobiles utilisés pour ce transport sont conduits par le propre personnel de l'entreprise ou par le personnel mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle ;

4.

ce transport ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise. »

Par conséquent, l'intéressé estime que, s'agissant d'un transport pour compte propre officiellement établi en l'espèce, il est en droit d'effectuer le nombre autorisé de transports de cabotage sans aucune condition préalable. Il ne voit pas

en quoi il aurait commis une faute et reste fermement convaincu de la parfaite licéité de ses actes.

Le 30 octobre 2018, le BAG, en tant qu'autorité compétente, a prononcé une amende de 1 250 euros pour infraction par négligence à la réglementation en matière de transports de cabotage [OMISSIS].

Cette décision a été notifiée le 7 novembre 2018 à l'intéressé [OMISSIS], dont le recours, en date du 15 novembre 2018, est parvenu le même jour au BAG [OMISSIS].

Ledit recours est fondé sur les mêmes arguments que ceux qu'a fait valoir l'intéressé lors de son audition. À l'audience de plaidoiries, il a précisé avoir transporté ses propres marchandises et les avoir livrées à l'acheteur ; il ne donne pas ces articles (les palettes, par exemple) en location. En outre, il subit, selon lui, une inégalité de traitement, car s'il transportait des marchandises achetées et qu'il entrerait sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, tout transport subséquent constituerait un transport de cabotage autorisé. [Or. 4]

Par courrier du 27 septembre 2017, dont une traduction libre a été produite [OMISSIS], le ministère polonais des Infrastructures a écrit au ministère fédéral allemand des Transports et des Infrastructures numériques pour lui demander, au nom de l'exigence de transparence et de sécurité juridique, de rédiger et de communiquer un avis à la suite de cette affaire, une fois éclaircis les détails du contrôle qui fait l'objet de la procédure au principal. Aucune réponse n'a été versée au dossier.

Le BAG, se fondant sur l'économie de l'article 8 du règlement n° 1072/2009, considère qu'un transport international pour compte propre préalable n'est pas suffisant pour qu'un transport de cabotage consécutif soit autorisé.

À cet égard, il fait valoir, tout d'abord, que les règles relatives aux transports pour compte propre, d'une part, et aux transports de cabotage, d'autre part, prévues à l'article 1^{er}, paragraphe 5, et à l'article 8 du règlement n° 1072/2009, respectivement, constituent des exceptions au principe de l'interdiction du transport de marchandises dans d'autres États que l'État d'établissement du transporteur. On ne saurait combiner ces deux exceptions de manière qu'il suffise d'invoquer l'exception du transport pour compte propre pour justifier cette autre exception que constitue le transport de cabotage. En outre, le BAG cite également des aspects pratiques, notamment au regard des contrôles : il n'est pas possible de contrôler le respect des dispositions relatives aux transports de cabotage en cas de transport pour compte propre, car le transporteur qui effectue un transport pour compte propre n'est, en principe, pas tenu d'avoir de documents tels que ceux qui sont énumérés à l'article 8, paragraphe 3, sous a) à g), du règlement n° 1072/2009 sur lui. Le BAG rappelle qu'en principe, ledit transporteur est dispensé de l'obligation d'avoir avec lui certains documents précis ; par exemple, il n'a pas besoin de disposer d'une licence communautaire au titre de l'article 1^{er},

paragraphe 5, de ce règlement et aucun document de livraison n'est requis. La combinaison de ces deux exceptions signifierait inévitablement qu'il suffirait pour le transporteur de déclarer qu'il effectue un transport pour compte propre pour qu'il faille considérer qu'il s'agit d'un transport de cabotage autorisé.

Dès lors, il ne serait plus possible, de fait, de procéder aux contrôles voulus par le législateur européen au titre de l'énumération, à l'article 8, paragraphe 3, sous a) à g), dudit règlement, des documents que le transporteur doit avoir à sa disposition et des exigences relatives à leur contenu. En effet, il suffirait simplement d'indiquer, lors de tout contrôle, qu'il s'agit d'un transport pour compte propre, cela ne pouvant être vérifié sur place. **[Or. 5]**

II.

En l'état, la juridiction de renvoi [OMISSIS] considère qu'est déterminante la question de savoir si les transports de marchandises au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 5, sous d), i) à v), du règlement n° 1072/2009 (dont relève le transport litigieux, selon elle), lesquels, aux termes de la phrase introductive de l'article 1^{er}, paragraphe 5, « sont dispensés de toute autorisation de transport », permettent également au transporteur, outre le fait d'être dispensé de certaines conditions spécifiques prévues à l'article 1^{er}, paragraphe 5, de ce règlement, d'effectuer des transports de cabotage au titre de l'article 8 dudit règlement, soit la question de savoir si un transport de marchandises au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 5, du règlement n° 1072/2009, effectué d'un État membre à un autre, constitue également un transport international au sens de l'article 8, paragraphe 2, première phrase, de ce règlement.

La juridiction de renvoi estime que la clarification de cette question est non seulement déterminante pour l'issue du litige, comme expliqué plus haut, mais également pertinente dans l'intérêt d'une application uniforme du droit par les États membres de l'Union, car la traduction libre en allemand de la demande adressée par le ministère polonais des Infrastructures dont dispose la juridiction de renvoi [OMISSIS] laisse entendre que cette question est susceptible de recevoir une réponse différente dans divers pays de l'Union.

Ainsi, pour des raisons liées à la sécurité juridique et l'égalité de traitement de l'ensemble des citoyens européens, il semble approprié d'apporter une réponse uniforme à cette question à l'échelle de l'Union.

Pour autant que la juridiction de renvoi puisse en juger, la Cour ne s'est pas encore prononcée sur cette question.

[OMISSIS]