

Versiune anonimată

Traducere

C-937/19 – 1

Cauza C-937/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

23 decembrie 2019

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Köln (Germania)

Data deciziei de trimitere:

25 noiembrie 2019

Pârât:

KA

Cu participarea:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[*omissis*]

Amtsgericht Köln [Tribunalul Districtual din Köln]

Ordonanță

În procedura administrativă de aplicare a unei amenzi

împotriva KA,
[*omissis*]

având ca obiect contravenția prevăzută de legislația privind cabotajul

la 25 noiembrie 2019, Amtsgericht Köln
[omissis]

a hotărât:

Procedura face obiectul sesizării Curții de Justiție a Uniunii Europene cu următoarea întrebare preliminară, în temeiul articolului 267 TFUE:

Articolul 8 alineatul (2) prima teză din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 trebuie interpretat în sensul că există un transport internațional în sensul dispoziției menționate și atunci când acesta este efectuat în cadrul unui transport potrivit articolului 1 alineatul (5) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009?

Suspendă judecarea cauzei până la pronunțarea de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene a unei decizii preliminare. **[OR 2]**

M o t i v e:

I.

Cu ocazia unui control rutier efectuat la 10 iulie 2018, la ora 11.18, pe autostrada B 2/166, [omissis] 16303 Schwedt a fost verificată unitatea de transport cu numărul de înmatriculare (PL) ([omissis]). Deținătorul autovehiculului este pârâtul ([omissis]), proprietar al firmei KA cu sediul în Polonia ([omissis]). Această firmă este titulara licenței comunitare nr. ([omissis]) și transportatorul de la data săvârșirii faptei ([omissis]).

Ansamblul de vehicule avea o masă totală maximă autorizată de 40 de tone.

Cu această ocazie, s-a constatat – fapt necontestat de pârât – că era efectuat un transport de cabotaj; mai precis, erau transportate hârtie și carton, sub forma unui număr total de 19 baloți multiprint depozitați, de la punctul de încărcare din Krostitz către punctul de descărcare al unei societăți din Schwedt. Transportul respectiv este dovedit prin documentele corespunzătoare (borderou de livrare, comandă de transport, tichet de cântar, [omissis]).

Pentru a dovedi existența unui transport internațional anterior în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) prima teză din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, a fost prezentată exclusiv o scrisoare de trăsură CMR ([omissis]); din aceasta rezultă livrarea paleților de către firma KA în calitate de expeditor și transportator către destinatarul din Freital. Din informațiile furnizate (de un terț) ([omissis]) la 20 martie 2019 reiese că pârâtul este administratorul firmei și că aceasta dispune de cinci angajați. De asemenea, rezultă că domeniul de activitate înregistrat al întreprinderii este „Wood, Furniture & Paper Manufacturing”.

Pârâtul a fost audiat în calitate de proprietar al firmei KA de către Bundesamt für Güterverkehr (Oficiul Federal pentru Transportul de Mărfuri) la data de 9 octombrie 2018 ([*omissis*]).

Acesta a prezentat următoarele observații:

În primul rând, el a declarat că este proprietarul societății. În continuare, acesta a precizat că societate s-ar ocupa cu producerea ambalajelor din lemn și cu transportul.

În această privință, el ar dispune de toate documentele necesare care îi conferă dreptul de a efectua transporturi internaționale de mărfuri. La data controlului, autocamionul verificat ar fi părăsit incinta fabricii cu marfa produsă de pârât și cumpărată de un client din Germania, însoțită de o scrisoare de trăsură (CMR). În opinia lui, acest transport rutier în cont propriu i-ar da dreptul de a efectua și operațiuni de cabotaj, în conformitate cu articolul 8 alineatul (6) din Regulamentul [OR 3] (CE) nr. 1072/2009. El justifică această opinie printr-o trimitere la articolul 1 alineatul (5) literele (d) și (e) din regulamentul menționat, precum și la articolul 1 alineatul (2) din Legea privind transportul rutier de mărfuri. Acesta are următorul cuprins: „Articolul 1 [...] (2) Transportul rutier în cont propriu constituie transport rutier de mărfuri pentru uzul propriu al unei întreprinderi, în cazul în care sunt îndeplinite următoarele condiții:

1.

mărfurile transportate aparțin întreprinderii sau au fost vândute, cumpărate, date spre închiriere sau închiriate, fabricate, produse, extrase, transformate sau reparate de întreprinderea respectivă.

2.

Deplasarea are drept scop transportarea mărfurilor către sau de la întreprindere ori mutarea acestora, fie în cadrul întreprinderii, fie în afara acesteia, în scopuri proprii.

3.

Autovehiculele utilizate pentru astfel de transporturi sunt conduse de personal angajat de către întreprindere sau pus la dispoziția acesteia în temeiul unei obligații contractuale.

4.

Transportul nu constituie decât o activitate auxiliară ansamblului de activități desfășurate de întreprindere.”

Prin urmare, pârâtul susține opinia juridică potrivit căreia în cazul existenței unui transport rutier în cont propriu – care, în speță, ar fi confirmat în mod oficial –,

acesta ar putea efectua numărul autorizat de transporturi de cabotaj, fără nicio condiție prealabilă. Acesta nu s-ar considera vinovat și ar fi ferm convins că nu a săvârșit o faptă nepermisă.

La data de 30 octombrie 2018, Bundesamt für Güterverkehr competent pentru sancționare a emis o decizie de aplicare a unei amenzi în cuantum de 1 250 de euro pentru încălcarea din neglijență a dispozițiilor privind transportul de cabotaj ([*omissis*]).

Această decizie a fost notificată pârâtului la 7 noiembrie 2018 ([*omissis*]); contestația acestuia este datată 15 noiembrie 2018 și a fost depusă în aceeași zi la autoritate ([*omissis*]).

Pârâtul își întemeiază contestația pe aceleași argumente prezentate cu ocazia audierii. În cadrul procedurii orale, pârâtul a mai precizat că ar fi transportat singur marfa proprie și ar fi livrat-o cumpărătorului; el nu ar împrumuta articolele (de exemplu, paleți). De asemenea, ar exista o inegalitate de tratament, întrucât dacă ar transporta marfă cumpărată și ar intra în Republica Federală [Germania], în cazul transporturilor ulterioare ar exista o activitate de cabotaj autorizată.
[OR 4]

Prin scrisoarea din 27 septembrie 2017, disponibilă în traducere neoficială ([*omissis*]), Ministerul polonez pentru Infrastructură s-a adresat Ministerului Federal german al Transportului și Infrastructurii Digitale și, având în vedere nevoile de transparență și de securitate juridică, a solicitat să se examineze și să se prezinte observații cu privire la această situație, după explicarea detaliilor controlului care face obiectul litigiului. La dosarul prezentei cauze nu a ajuns un răspuns.

Având în vedere economia articolului 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, Bundesamt für Güterverkehr a considerat că un transport internațional anterior în cadrul unei operațiuni de transport rutier în cont propriu nu este suficient pentru un transport de cabotaj subsecvent autorizat în Germania.

În susținerea opiniei sale, acesta a invocat faptul că atât dispozițiile privind transportul rutier în cont propriu în conformitate cu articolul 1 alineatul (5) din Regulamentul (CE) 1072/2009, cât și dispoziția privind activitatea de cabotaj în conformitate cu articolul 8 din regulamentul menționat ar constitui excepții și o interdicție de principiu de a efectua transport de mărfuri în alte state decât statul de stabilire a întreprinderii de transport. Cele două excepții nu ar putea fi combinate într-o formă care să permită invocarea excepției privind transportul rutier în cont propriu ca fiind suficientă pentru excepția ulterioară privind cabotajul. De asemenea, Bundesamt für Güterverkehr menționează puncte de vedere practice, și anume cu privire la posibilitatea controlului; aceasta nu ar exista în raport cu respectarea dispozițiilor privind cabotajul, întrucât, în principiu, transportul rutier în cont propriu nu ar trebui să fie însoțit de niciun document precum cele enumerate la articolul 8 alineatul (3) literele (a)-(g) din Regulamentul

(CE) nr. 1072/2009. Acesta arată că un transport efectuat în cadrul unei operațiuni de transport rutier în cont propriu este scutit, în principiu, de obligația de păstrare a anumitor documente; astfel, nu ar trebui să fie disponibilă o licență comunitară în conformitate cu articolul 1 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 și nici documentele de livrare nu ar fi necesare. Astfel, dacă cele două excepții ar fi combinate, aceasta ar avea în mod necesar drept consecință faptul că simpla afirmație privind efectuarea unui transport în interes propriu ar fi deja suficientă pentru luarea în considerare a transporturilor de cabotaj autorizate.

Prin urmare, posibilitatea controlului urmărită de legiuitorul Uniunii care rezultă din enumerarea și din cerințele legate de conținut privind documentele de însoțire prevăzute la articolul 8 alineatul (3) literele (a)-(g) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, nu ar mai fi realizabilă *de facto*. Astfel, la fiecare control, simpla referire la efectuarea transportului rutier în cont propriu ar fi suficientă, ceea ce nu ar mai putea fi însă verificat la fața locului. [OR 5]

II.

Potrivit situației actuale, instanța de trimitere [*omissis*] consideră că elementul determinant este dacă transportul de mărfuri în sensul articolului 1 alineatul (5) litera (d) punctele (i)-(v) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 care, conform tezei introductive a dispoziției menționate de la articolul 1 alineatul (5), este „scutit de la orice autorizare a transportului” și care se regăsește în speță potrivit instanței de trimitere, dă dreptul, în același timp – pe lângă scutirea de anumite condiții în conformitate cu articolul 1 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 –, și la efectuarea cabotajului în conformitate cu articolul 8; cu alte cuvinte, dacă transportul de mărfuri prevăzut la articolul 1 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 dintr-un stat membru în alt stat membru constituie în același timp un transport internațional în sensul articolului 8 alineatul (2) prima teză din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

Instanța sesizată consideră că, pe de o parte, clarificarea acestei probleme este relevantă pentru soluționarea litigiului, astfel cum s-a arătat. Pe de altă parte, aceasta consideră clarificarea acestei probleme ca fiind relevantă și pentru asigurarea unei aplicări unitare în statele membre ale Uniunii Europene, întrucât în solicitarea Ministerului polonez pentru Infrastructură, disponibilă în traducere neoficială în limba germană ([*omissis*]), se sugerează că această problemă ar putea fi soluționată în mod distinct în diferite țări ale Uniunii Europene.

În consecință, din motive de securitate juridică și de egalitate de tratament al tuturor cetățenilor Uniunii, pare oportună furnizarea unei soluții unitare pentru această problemă la nivelul Uniunii.

Se pare că până în prezent Curtea de Justiție a Uniunii Europene nu s-a pronunțat cu privire la această problemă.

[*omissis*]