

Versiune anonimată

Traducere

C-246/22 – 1

Cauza C-246/22

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

8 aprilie 2022

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Köln (Germania)

Data deciziei de trimitere:

25 martie 2022

Pârâtă:

BW

Cu participarea:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[omissis]

[omissis]

Amtsgericht Köln

Ordonanță

În procedura administrativă de aplicare a unei amenzi

împotriva lui BW,
 domiciliat în [omissis] România
 [omissis]

având ca obiect o infracțiune administrativă în temeiul dreptului privind cabotajul

la 25 martie 2022,

[omissis]

Amtsgericht Köln

a hotărât:

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

Transportul containerelor goale către [stația de încărcare] respectiv de la [stația de descărcare] este o parte inseparabilă a transportului containerelor încărcate, astfel încât transportul containerelor goale participă la tratamentul preferențial al containerelor pline în măsura în care, în transportul combinat, acestea sunt scutite de normele privind cabotajul?

Chestiunea juridică determinantă pentru soluționarea litigiului este aceea dacă transportul de containere goale, care nu îndeplinește în sine condiția transportului combinat în sensul articolelor 15-17 din „Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr [Regulamentul privind transportul rutier internațional de mărfuri și operațiunile de cabotaj]”, face de asemenea obiectul tratamentului preferențial în sensul acestei norme și, prin urmare, este scutit de restricțiile privind operațiunile de cabotaj în cazul în care transportul containerului încărcat îndeplinește condițiile transportului combinat în sensul acestei norme.

Suspendă judecarea cauzei până la pronunțarea de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene.

Motive

I.

La 22 ianuarie 2020 și la 6 februarie 2020, Bundesamt für Güterverkehr (Oficiul Federal pentru Transportul de Mărfuri, Germania) a efectuat o inspecție operațională la societatea Contargo Rhein-Neckar GmbH, [omissis] Ludwigshafen; acesta a formulat obiecții cu privire la un total de 60 de transporturi efectuate de societatea TIM-Trans Impex SRL [omissis] pentru societatea Contargo în perioada cuprinsă între 6 mai 2019 și 27 mai 2019. Pârâta este administratorul întreprinderii TIM-Trans. Oficiul Federal o acuză că, în cel puțin 57 de cazuri, a transportat containere goale care nu intră sub incidența tratamentului preferențial al transportului combinat prevăzut la articolul 15 și următoarele din „Regulamentul privind transportul rutier internațional de mărfuri și operațiunile de cabotaj” și, prin urmare, că a efectuat operațiuni de cabotaj. Prin urmare, pârâta, în calitate de administrator, a încălcat restricția de 3 [operațiuni] în 7 [zile] prevăzută la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

Pârâta nu contestă efectuarea operațiunilor ca atare. Cu toate acestea, ea susține teza juridică potrivit căreia transportul containerelor goale a făcut parte din

transportul containerelor încărcate, care – în această privință, Bundesamt für Güterverkehr (Oficiul Federal pentru Transportul de Mărfuri) și pârâta sunt de acord – intră sub incidența tratamentului preferențial al așa-numitului transport combinat și au îndeplinit toate cerințele prevăzute la articolul 15 și următoarele din „Regulamentul privind transportul rutier internațional de mărfuri și operațiunile de cabotaj”. Ea consideră că aceste transporturi ale containerelor goale, după descărcare, către un nou loc de încărcare fac parte din întreaga comandă de transport de marfă și nu pot fi luate în considerare în mod izolat. Astfel, activitatea comercială a pârâtei ar fi transportul containerelor pline prin preluarea lor la un terminal de containere intern către destinatarii respectivi și transportul ulterior, după descărcarea containerelor goale, către un terminal de containere intern. Containerul plin ar rămâne, în timpul descărcării, pe șasiul camionului, și în același mod ar fi încărcat și containerul gol. După noua încărcare, transportul are loc la terminalul interior de containere și, de acolo, în porturi, în vederea expedierii pe mare. Ținând seama atât de obiectivul general al Uniunii Europene, de a efectua în mod eficient transportul și de a reduce pe cât posibil sarcina suportată de căile rutiere și de mediul înconjurător, cât și ținând seama de acest model de afaceri specific, este, prin urmare, corect ca nici transportul containerelor goale să nu fie privit în mod izolat, ci să fie considerat ca făcând parte din întregul contract de transport și, prin urmare, să i se permită să participe la tratamentul preferențial al transportului combinat. Pârâta a explicat acest lucru în detaliu în memoriul redactat de avocata apărării din 4 ianuarie 2022 (fila 40 și următoarele din dosarul principal). În acesta, ea se referă în special la un aviz al Comisiei Europene – Direcția Generală Mobilitate și Transporturi – din 20 iulie 2020, care poate fi găsit în traducere oficială în limba germană la fila 21 și următoarele din dosarul principal (informațiile originale în limba engleză se găsesc la fila 17 și următoarele din dosarul principal). În aceste informații, ca răspuns la o cerere [omissis] a directorului general al DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (Asociația Federală de Transport și Logistică) din Berlin, Comisia precizează că, în ceea ce privește calificarea juridică a transportului de containere goale anterior sau ulterior „transportului principal” propriu-zis, există interpretări diferite ale dispozițiilor de drept european relevante. În special, autoritățile germane au susținut că transportul containerelor goale înainte [de o încărcare], respectiv după o descărcare intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 și, prin urmare, trebuie să îndeplinească, de asemenea, condițiile prevăzute pentru cabotaj. Comisia consideră că și transporturi precum cel în cauză, care au ca scop exclusiv transportul unui container gol la un punct de încărcare sau de descărcare, trebuie să fie considerate ca făcând parte din operațiunea globală de transport și, în această privință, trebuie să se facă distincție de cazul transportului autonom de containere, de exemplu, atunci când acestea sunt cumpărate sau închiriate. Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 se poate aplica cu siguranță în acest caz. Există, însă, de asemenea, cazuri în care transportul containerului gol face parte dintr-un contract de transport reglementat de Directiva 92/106/CEE a Consiliului și, prin urmare, participă la tratamentul preferențial al transportului combinat. Pe de altă parte, însă, nu există motive pentru a considera transportul de containere goale în

contextul transportului combinat ca fiind o operațiune separată, care face obiectul dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1072/2009, în special în ceea ce privește normele de cabotaj. În avizul său, Comisia mai precizează: „În cele din urmă, ar trebui să se clarifice dacă un eventual transport ulterior al unui container de la un terminal în care containerul gol trebuia să fie lăsat potrivit contractului de transport la terminalul de unde a venit inițial poate să nu intre sub incidența observațiilor de mai sus și poate constitui, la fel de bine, o operațiune de transport autonomă.”

La data de 30 octombrie 2020, Bundesamt für Güterverkehr (Oficiul Federal pentru Transportul de Mărfuri), competent în materie de sancțiuni, a emis o decizie de aplicare a unei amenzi în cuantum de 8 625 de euro pentru încălcarea din neglijență a dispozițiilor privind operațiunile de cabotaj (fila 211 și următoarele din dosar).

Această decizie a fost comunicată avocatului apărării de la data respectivă la 5 noiembrie 2020 (fila 222 din dosar). Contestația sa este datată 9 noiembrie 2020 și a fost primită de autoritate în aceeași zi (fila 223 din dosar). Pârâta își întemeiază contestația pe aceleași argumente prezentate cu ocazia audierii. În special, aceasta și-a exprimat convingerea juridică că operațiunile de transport contestate intră sub incidența excepției cu privire la transportul combinat prevăzute de Directiva 92/106/CEE sau de articolul 13 din „Regulamentul privind transportul rutier internațional de mărfuri și operațiunile de cabotaj”; în plus, este în discuție un contract de transport unic în conformitate cu articolul 407 alineatul (1) din Handelsgesetzbuch (Codul comercial) german. Așadar, transporturile nu trebuiau considerate în mod izolat, ci mai degrabă ca parte a unui contract principal.

Bundesamt für Güterverkehr (Oficiul Federal pentru Transportul de Mărfuri) consideră că, din punct de vedere juridic, transportul de containere goale înainte sau după o încărcare/descărcare nu participă la tratamentul preferențial al transportului combinat în sensul articolului 13 și următoarele din „Regulamentul privind transportul rutier internațional de mărfuri și operațiunile de cabotaj”, ci trebuie mai degrabă să fie considerat în mod izolat, ca fiind un contract de transport separat. Prin urmare, în cazul în care acest transport este efectuat de întreprinderi stabilite în străinătate, el intră sub incidența dispozițiilor articolului 8 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, ceea ce ar avea drept consecință respectarea restricțiilor privind cabotajul prevăzute la acest articol – în special, a obligației privind efectuarea unui transport internațional și a regulii 3 în 7.

II.

Având în vedere situația de până în prezent, Amtsgericht Köln (Tribunalul Districtual din Köln, Germania) – [omissis] – consideră că, în cazul prezentat, problema decisivă este dacă transportul containerelor goale înainte sau după încărcare/descărcare participă la transportul containerului încărcat în cadrul transportului combinat sau trebuie apreciat ca fiind un transport autonom din punct de vedere juridic.

Dreptul european nu conține nicio reglementare clară în acest sens. O astfel de reglementare nu rezultă nici din dreptul național german.

1.

Mai întâi, Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 nu conține nicio reglementare clară. Conform considerentului (16) al acestui regulament, acesta nu se aplică transportului combinat, deoarece acesta menționează:

„(16) Prezentul regulament nu aduce atingere dispozițiilor privind transportul rutier de mărfuri de sosire sau de plecare ce reprezintă un segment al unei operațiuni de transport combinat, prevăzute în Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre [JO L 368, 17.12.1992, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 31].

Deplasările naționale rutiere în cadrul unui stat membru care nu fac parte dintr-o operațiune de transport combinat astfel cum se prevede în Directiva 92/106/CEE intră în sfera de definiție a operațiunilor de cabotaj și, prin urmare, ar trebui să facă obiectul dispozițiilor prezentului regulament.”

Aceasta înseamnă că dispozițiile privind sosirea și plecarea mărfurilor în contextul transportului combinat nu sunt afectate, dar nu se pronunță cu privire la problema privind ce anume face parte din acest transport combinat.

Considerentul (16) stabilește, în continuare, că deplasările interne care nu fac parte dintr-o operațiune de transport în cadrul transportului combinat trebuie să fie reglementate de normele de cabotaj, dar nu se pronunță nici cu privire la problema dacă operațiunile de transport care fac obiectul prezentei proceduri fac sau nu parte din transportul combinat.

2.

Nici „Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unor norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între statele membre” nu conține o reglementare explicită. Desigur, considerentul, care enunță că este necesar, în interesul general, să se dezvolte în continuare transportul combinat ca alternativă la transportul rutier, ar putea pleda pentru o interpretare largă. Aceasta ar putea fi, totuși, contrazisă de reglementarea foarte detaliată de la articolul 1, care, printre altele, nu numai că impune ca containerul să aibă o anumită lungime minimă (20 de picioare), dar prevede, de asemenea, că distanța de livrare și de descărcare trebuie să fie parcursă pe cale rutieră, iar restul pe cale ferată, pe căi navigabile interioare sau pe mare, cu o lungime de peste 100 km în linie dreaptă și, de asemenea, că, în ceea ce privește porțiunea inițială a parcursului, mărfurile trebuie să fie transportate între locul de încărcare și cea mai apropiată gară feroviară de încărcare corespunzătoare, respectiv – pentru porțiunea finală a parcursului – între cea mai apropiată gară feroviară de descărcare corespunzătoare și locul de descărcare sau pe o rază care nu depășește 150 km în

linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau de descărcare. Această reglementare foarte detaliată pledează pentru a nu considera, în mod general și în toate cazurile, transportul containerelor goale înainte [de încărcare] sau după descărcare ca făcând parte din transportul combinat privilegiat; astfel, acest transport al containerelor goale ar putea avea loc nu numai în cazuri excepționale, ci în mod regulat pe distanțe considerabil mai mari de 100 sau 150 km și, de asemenea, între statele europene; astfel, ar fi discutabil dacă sensul și scopul privilegierii transportului combinat – și anume reducerea sarcinii asupra mediului și a drumurilor europene – ar mai fi îndeplinit și, prin urmare, dacă ar fi justificat tratamentul preferențial al transportului containerelor goale.

Împotriva unei interpretări extensive pledează de asemenea, în opinia instanței de trimitere, articolul 3 din „Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea unor norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între statele membre”, întrucât acesta nu prevede că, în documentul de transport sunt indicate și confirmate informații privind locul și traseul de transport al containerului gol.

În opinia instanței de trimitere, controlul – care este vizat în mod vădit de articolul 3 – condițiilor de respectare a cerințelor transportului comercial combinat, în special indicarea gărilor feroviare și a porturilor maritime în ceea ce privește încărcarea și descărcarea, care trebuie să fie înscrise și confirmate printr-o ștampilă a administrației competente respective înainte de efectuarea transportului, nu include transportul containerelor goale pe căi rutiere între punctul de încărcare și cel de descărcare. Aceste transporturi nu ar fi acoperite de cerințele materiale stricte prevăzute la articolul 1 și de cerințele formale stricte prevăzute la articolul 3 în ceea ce privește confirmarea, controlul și determinarea rutei de transport și, prin urmare, ar putea fi organizate în mod relativ liber. În mod evident, acest lucru nu corespunde intenției Consiliului în directiva menționată.

3.

În sfârșit, în dreptul comercial german, în special la articolul 407 din Codul comercial german (Handelsgesetzbuch, denumit în continuare „HGB”), nu există niciun element care să sugereze o interpretare. În acest context, instanța de trimitere presupune că înțelegerea contractuală concretă – în special problema dacă transportul containerelor goale face parte din contractul de transport în ceea ce privește containerele pline – nu poate juca un rol din punct de vedere juridic. Aceasta întrucât dreptul privat al contractelor nu poate determina sau influența reglementări de drept public, precum, în speță, cele de drept european. În special, nu se poate lăsa la latitudinea părților să eludeze dispozițiile de drept public și dispozițiile privind amenzile prin intermediul unei formulări speciale a contractului de transport în temeiul dreptului civil.

III.

Instanța de trimitere consideră, pe de o parte, că clarificarea acestei chestiuni este determinantă pentru soluționarea litigiului. Pe de altă parte, ea consideră că este oportun, în interesul unei abordări uniforme în statele membre ale Uniunii Europene, ca această întrebare primește răspunsuri diferite, cu consecința că, în unele țări, transportul combinat include transportul containerelor goale, iar în altele nu. Consecința ar fi un tratament inegal, întrucât în acele țări care susțin o interpretare mai strictă, cum este în prezent Republica Federală Germania, este inevitabil să ne așteptăm la încălcări ale reglementărilor privind cabotajul și, prin urmare, la amenzi de o valoare considerabilă, în timp ce în țările care adoptă o interpretare mai largă, se aplică tratamentul preferențial al transportului combinat și, astfel, întreprinderile pot acționa mai liber. Din motive de securitate juridică și de tratament egal al tuturor întreprinderilor de transport care transportă containere goale în urma unui transport combinat, pare, prin urmare, oportun să se dea un răspuns uniform la această întrebare în întreaga Europă.

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

[omissis]

DOCUMENT DELUSO