Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

8 juillet 2021 *

« Renvoi préjudiciel – Règlement (CE) nº 1072/2009 – Article 1er, paragraphe 5, sous d) – Article 8 – Transport international de marchandises par route au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre – Transports de cabotage consécutifs à ce transport international sur le territoire de ce dernier État membre – Restrictions – Exigence d'une licence communautaire et, le cas échéant, d'une autorisation de transport – Exceptions – Transports de cabotage consécutifs à un transport international pour compte propre – Conditions »

Dans l'affaire C-937/19,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne, Allemagne), par décision du 25 novembre 2019, parvenue à la Cour le 23 décembre 2019, dans la procédure

**KA,**

en présence de :

**Staatsanwaltschaft Köln,**

**Bundesamt für Güterverkehr,**

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. N. Wahl, président de chambre, MM. F. Biltgen (rapporteur) et J. Passer, juges,

avocat général : M. M. Bobek,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour KA, par Me S. Domaradzki, adwokat,

– pour le Bundesamt für Güterverkehr, par M. A. Marquardt, en qualité d'agent,

– pour le gouvernement italien, par Mme G. Palmieri, en qualité d'agent, assistée de M. P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– pour la Commission européenne, par M. T. Scharf et Mme C. Vrignon, en qualité d'agents,

* Langue de procédure : l'allemand.

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

## Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation du règlement (CE) nº 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).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant le requérant au principal, KA, au Bundesamt für Güterverkehr (Office fédéral du transport de marchandises, Allemagne, ci-après le « BAG »), au sujet de l'infliction d'une amende pour violation des dispositions relatives aux transports de cabotage.

### Le cadre juridique

3 Les considérants 13 et 15 du règlement nº 1072/2009 prévoient :

« (13) Les transporteurs routiers titulaires de la licence communautaire prévue dans le présent règlement et les transporteurs habilités à effectuer certaines catégories de transports internationaux devraient être autorisés à effectuer, à titre temporaire, des transports nationaux de marchandises dans un État membre, conformément au présent règlement, sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement. [...]

[...]

(15) Sans préjudice des dispositions du traité [FUE] relatives au droit d'établissement, les transports de cabotage consistent en la prestation de services par un transporteur dans un État membre dans lequel il n'est pas établi et ils ne devraient pas être interdits aussi longtemps qu'ils ne sont pas effectués de manière à créer une activité permanente ou continue au sein de cet État membre. Afin de contribuer au respect de cette condition, la fréquence des transports de cabotage ainsi que la durée pendant laquelle ils peuvent être effectués devraient être définies plus clairement. Dans le passé, ces services de transports nationaux étaient autorisés à titre temporaire. Dans la pratique, il a été difficile de déterminer quels étaient les services autorisés. Il est donc nécessaire de mettre en place des règles claires et faciles à faire respecter. »

4 L'article 1er de ce règlement, intitulé « Champ d'application », prévoit :

« 1. Le présent règlement s'applique aux transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui pour les trajets effectués sur le territoire de [l'Union européenne].

[...]

4. Le présent règlement s'applique aux transports nationaux de marchandises par route assurés à titre temporaire par un transporteur non résident conformément aux dispositions du chapitre III.

5. Les transports ci-après et les déplacements à vide effectués en relation avec ces transports ne sont pas soumis à l'exigence d'une licence communautaire et sont dispensés de toute autorisation de transport :

a) transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel ;

b) transports de véhicules endommagés ou en panne ;

c) transports de marchandises par véhicule automobile dont la masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes ;

d) transports de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies :
   i) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou ont été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle ;
   ii) 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 ;
   iii) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport sont conduits par le personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle ;
   iv) les véhicules transportant les marchandises appartiennent à l'entreprise ou ont été achetés par elle à crédit ou ont été loués [...] ; et
   v) ce transport ne constitue qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise ;

e) transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.

[...]

6. Les dispositions du paragraphe 5 ne modifient pas les conditions auxquelles un État membre autorise ses ressortissants à exercer les activités qui y sont visées. »

5 L'article 2 dudit règlement, intitulé « Définitions », dispose :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

1) "véhicule", un véhicule à moteur immatriculé dans un État membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un État membre, utilisés exclusivement pour le transport de marchandises ;

[...]

3) "État membre d'accueil", un État membre dans lequel un transporteur exerce ses activités, autre que l'État membre dans lequel il est établi ;

4) "transporteur non résident", une entreprise de transport de marchandises par route qui exerce ses activités dans un État membre d'accueil ;

5) "conducteur", toute personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin ;

6) "transports de cabotage", des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil, dans le respect du présent règlement ;

[...] »

6 Le chapitre II du même règlement, intitulé « Transports internationaux », comprend l'article 3 de celui-ci, lequel prévoit :

« Les transports internationaux sont exécutés sous le couvert d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur. »

7 L'article 4 du règlement nº 1072/2009, intitulé « Licence communautaire », qui figure également au chapitre II de celui-ci, est libellé comme suit :

« 1. La licence communautaire est délivrée par un État membre, conformément au présent règlement, à tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est :

a) établi dans ledit État membre conformément à la législation communautaire et à la législation nationale de cet État membre ; et

b) habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation [de l'Union] et à la législation nationale de cet État membre en matière d'accès à la profession de transporteur par route, à effectuer des transports internationaux de marchandises par route.

2. La licence communautaire est délivrée par les autorités compétentes de l'État membre d'établissement pour une durée maximale de dix ans renouvelable.

[...] »

8 Le chapitre III de ce règlement, intitulé « Cabotage », comprend l'article 8 de celui-ci, lequel prévoit :

« 1. Tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage.

2. Une fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule, ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil. [...]

3. Les transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non résident ne sont réputés conformes au présent règlement que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international à destination de l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite.

Les preuves visées au premier alinéa comprennent les éléments suivants pour chaque transport :

a) le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur ;

b) le nom, l'adresse et la signature du transporteur ;

c) le nom et l'adresse du destinataire, ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées ;

d) le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison ;

e) la dénomination courante de la nature des marchandises et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros ;

f) la masse brute des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière ;

g) les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque.

4. Il n'est pas exigé de document supplémentaire prouvant que les conditions énoncées dans le présent article sont remplies.

5. Tout transporteur habilité dans l'État membre d'établissement, conformément à la législation de cet État membre, à effectuer les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1er, paragraphe 5, [sous] a), b) et c), est autorisé, aux conditions fixées au présent chapitre, à effectuer, selon les cas, des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie.

6. L'admission aux transports de cabotage, dans le cadre des transports visés à l'article 1er, paragraphe 5, [sous] d) et e), n'est soumise à aucune restriction. »

## Le litige au principal et la question préjudicielle

9 Le requérant au principal est propriétaire d'une entreprise établie en Pologne, qui fabrique des emballages en bois et effectue des transports de marchandises. Cette entreprise est titulaire d'une licence communautaire.

10 Le 10 juillet 2018, un camion immatriculé en Pologne, appartenant au requérant au principal, a fait l'objet d'un contrôle routier alors qu'il transportait du papier et du carton depuis un point de chargement situé à Krostitz (Allemagne) jusqu'à un point de déchargement situé à Schwedt-sur-Oder (Allemagne). Il a alors été constaté qu'il effectuait un transport de cabotage attesté par les documents appropriés, à savoir un bon de livraison, un ordre de transport et un bordereau de pesée.

11 Lors de ce contrôle routier, une lettre de voiture dite « CMR » *(Cargo Movement Requirement)* a été présentée afin de justifier que le transport de cabotage concerné était consécutif à un transport international en provenance d'un autre État membre à destination de l'État membre d'accueil, au sens de l'article 8, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement nº 1072/2009. Il ressort du document ainsi présenté que, le même jour, le camion concerné avait transporté, depuis l'usine de l'entreprise appartenant au requérant au principal, située en Pologne, des marchandises fabriquées et vendues par cette entreprise à destination d'un client situé à Freital (Allemagne).

12 Le 9 octobre 2018, le requérant au principal a, en sa qualité de propriétaire du transporteur, été entendu par le BAG. Il a alors déclaré que le transport de cabotage, qui avait été effectué sur le chemin du retour vers la Pologne, était autorisé en vertu de l'article 8, paragraphe 6, du règlement nº 1072/2009, dès lors qu'il était consécutif à un transport international, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), de ce règlement.

13 Le BAG a considéré que l'article 1er, paragraphe 5, sous d), et l'article 8, paragraphe 2, du règlement nº 1072/2009 ne pouvaient être combinés. Selon lui, si un transporteur ayant effectué un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), de ce règlement, au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre, était autorisé à réaliser un transport de cabotage consécutif à ce transport international, en vertu de l'article 8, paragraphe 2, de celui-ci, cela rendrait difficile, voire impossible, le contrôle par les autorités compétentes du respect des dispositions relatives aux transports de cabotage, puisque le transporteur qui effectue un transport

international de marchandises pour compte propre n'est pas soumis à l'exigence de détention d'une licence communautaire ni de fourniture des preuves énumérées à l'article 8, paragraphe 3, dudit règlement.

14 En conséquence, par décision du 30 octobre 2018, le BAG a infligé au requérant au principal une amende d'un montant de 1 250 euros pour violation de la réglementation relative aux transports de cabotage.

15 Le requérant au principal a introduit un recours contre cette décision devant la juridiction de renvoi.

16 Cette juridiction estime que la solution du litige dont elle est saisie dépend de la question de savoir si un transporteur qui, conformément à l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009, a effectué un transport international de marchandises au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre est autorisé à réaliser des transports de cabotage consécutifs à ce transport international sur le territoire de ce dernier État membre au titre de l'article 8 de ce règlement. Elle s'interroge, plus particulièrement, sur la question de savoir si un tel transport international constitue un transport international, au sens de l'article 8, paragraphe 2, dudit règlement. Selon elle, cette question ne semble pas être traitée de manière uniforme dans les États membres, notamment en Pologne et en Allemagne.

17 Dans ces conditions, l'Amtsgericht Köln (tribunal de district de Cologne) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante :

« L'article 8, paragraphe 2, première phrase, du [règlement nº 1072/2009] 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 1er, paragraphe 5, sous d), de ce règlement ? »

## Sur la question préjudicielle

### *Sur la recevabilité*

18 Le requérant au principal conteste la recevabilité de la demande de décision préjudicielle, faisant valoir que l'interprétation du droit de l'Union ainsi demandée n'est pas nécessaire à la résolution du litige au principal et que, en tout état de cause, la Cour ne disposerait pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile à la question qui lui est posée.

19 Il importe de rappeler, à cet égard, que, selon une jurisprudence constante de la Cour, dans le cadre de la procédure instituée à l'article 267 TFUE, il appartient aux seules juridictions nationales, qui sont saisies du litige et qui doivent assumer la responsabilité de la décision juridictionnelle à intervenir, d'apprécier, au regard des particularités de chaque affaire, tant la nécessité d'une décision préjudicielle pour être en mesure de rendre leur jugement que la pertinence des questions qu'elles posent à la Cour. En conséquence, dès lors que les questions posées portent sur l'interprétation du droit de l'Union, la Cour est, en principe, tenue de statuer. Il s'ensuit que les questions portant sur le droit de l'Union bénéficient d'une présomption de pertinence. Le rejet par la Cour d'une demande formée par une juridiction nationale n'est ainsi possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée du droit de l'Union n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, lorsque le problème est de nature hypothétique ou encore lorsque la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (voir, en ce sens, arrêt du 26 février 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, points 28 et 29 ainsi que jurisprudence citée).

20 Or, en l'occurrence, il n'apparaît pas de manière manifeste que l'interprétation de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), et de l'article 8, paragraphe 2, du règlement nº 1072/2009, demandée par la juridiction de renvoi, n'ait aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal, concerne un problème de nature hypothétique, ou encore que la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile à la question qui lui est posée. Au contraire, il découle de la demande de décision préjudicielle que la juridiction de renvoi exprime, de manière motivée, des doutes quant à l'interprétation qu'il convient de donner aux dispositions du droit de l'Union concernées et fournit, à cet égard, un exposé des faits détaillé.

21 La demande de décision préjudicielle doit, dès lors, être déclarée recevable.

***Sur le fond***

22 Il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante de la Cour, dans le cadre de la coopération entre les juridictions nationales et la Cour instituée à l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci de donner au juge national une réponse utile qui lui permette de trancher le litige dont il est saisi. Dans cette optique, il incombe, le cas échéant, à la Cour de reformuler les questions qui lui sont soumises. En effet, la Cour a pour mission d'interpréter toutes les dispositions du droit de l'Union dont les juridictions nationales ont besoin pour statuer sur les litiges qui leur sont soumis, même si ces dispositions ne sont pas indiquées expressément dans les questions qui lui sont adressées par ces juridictions (arrêt du 28 juin 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, point 40 et jurisprudence citée).

23 En conséquence, même si, sur le plan formel, la juridiction de renvoi a limité sa question à l'interprétation de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009, une telle circonstance ne fait pas obstacle à ce que la Cour lui fournisse tous les éléments d'interprétation du droit de l'Union qui peuvent être utiles au jugement de l'affaire dont elle est saisie, que cette juridiction y ait fait référence ou non dans l'énoncé de ses questions. Il appartient, à cet égard, à la Cour d'extraire de l'ensemble des éléments fournis par la juridiction de renvoi, notamment de la motivation de la décision de renvoi, les éléments du droit de l'Union qui appellent une interprétation compte tenu de l'objet du litige (arrêt du 28 juin 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, point 41 et jurisprudence citée).

24 En l'occurrence, il ressort de la demande de décision préjudicielle que la juridiction de renvoi cherche à savoir si un transporteur qui a effectué un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009, au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre est autorisé à réaliser des transports de cabotage consécutifs à ce transport international sur le territoire de ce dernier État membre au titre de l'article 8 de ce règlement.

25 En outre, le requérant au principal reconnaît lui-même que, avant d'être utilisé pour effectuer le transport de cabotage qui a fait l'objet d'un contrôle routier, son camion a transporté des marchandises fabriquées et vendues par lui depuis son usine située en Pologne, vers l'entreprise du client les ayant achetées, située en Allemagne, ce qui n'est pas contesté. Il appartiendra cependant à la juridiction de renvoi de vérifier qu'un tel transport constitue un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), i) à v), du règlement nº 1072/2009, en particulier s'agissant de l'exigence posée sous v), tenant au caractère accessoire de ce transport dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

26 Au vu des considérations qui précèdent, il convient de comprendre la question posée comme visant, en substance, à savoir si le règlement nº 1072/2009 doit être interprété en ce sens qu'un transporteur de marchandises par route ayant effectué un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), de ce règlement, au départ d'un État membre à

destination d'un autre État membre, est autorisé à effectuer des transports de cabotage consécutifs à ce transport international sur le territoire de ce dernier État membre au titre de l'article 8 dudit règlement et, dans l'affirmative, à quelles conditions.

27 À cet égard, il importe de rappeler que, conformément à son article 1er, paragraphes 1 et 4, le règlement nº 1072/2009 s'applique, notamment, aux transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui pour les trajets effectués sur le territoire de l'Union ainsi qu'aux transports de cabotage qui, conformément à l'article 2, point 6, de ce règlement, se définissent comme « des transports nationaux pour compte d'autrui assurés à titre temporaire dans un État membre d'accueil ».

28 Le règlement nº 1072/2009 énonce, à son chapitre II, les règles auxquelles les transports internationaux sont soumis. Ce chapitre II comprend l'article 3 de ce règlement, qui énonce le principe général selon lequel « [l]es transports internationaux sont exécutés sous le couvert d'une licence communautaire, combinée, si le conducteur est ressortissant d'un pays tiers, avec une attestation de conducteur ».

29 L'article 1er, paragraphe 5, sous a) à e), du règlement nº 1072/2009 prévoit, toutefois, que, dans le cadre de certains types de transport, les transporteurs de marchandises par route ne sont pas soumis à l'exigence d'une licence communautaire et sont dispensés de toute autorisation de transport. Tel est le cas des transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel [article 1er, paragraphe 5, sous a), de ce règlement], des transports de véhicules endommagés ou en panne [article 1er, paragraphe 5, sous b), dudit règlement], des transports de marchandises par véhicule automobile dont la masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes [article 1er, paragraphe 5, sous c), du même règlement] et des transports de marchandises par véhicule automobile effectués pour compte propre [article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009] ou des transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles [article 1er, paragraphe 5, sous e), du règlement nº 1072/2009].

30 Il ressort de la lecture combinée de ces dispositions que les transports internationaux de marchandises effectués pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009, ne sont pas soumis aux exigences prévues à l'article 3 de celui-ci.

31 Le chapitre III du règlement nº 1072/2009, intitulé « Cabotage », énonce les règles relatives aux transports de cabotage. Ce chapitre III comprend, notamment, l'article 8 de ce règlement, intitulé « Principe général », qui établit les règles générales applicables aux transports de cabotage.

32 Il convient de relever que cet article 8 prévoit des règles distinctes en ce qui concerne l'admission aux transports de cabotage, selon que ceux-ci sont consécutifs à un transport international de marchandises par route effectué pour compte d'autrui ou à un transport international de marchandises par route effectué pour compte propre.

33 En effet, d'une part, l'article 8, paragraphe 1, du règlement nº 1072/2009 pose le principe général selon lequel « [t]out transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire d'une licence communautaire et dont le conducteur, s'il est ressortissant d'un pays tiers, est muni d'une attestation de conducteur, est admis aux conditions fixées par le présent chapitre, à effectuer des transports de cabotage ».

34 Il en découle que les transporteurs ayant effectué un transport international de marchandises par route pour compte d'autrui au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre sont autorisés à réaliser, sur le territoire de ce dernier État membre, des transports de cabotage consécutifs à ce transport international s'ils respectent les exigences prévues à l'article 3 du règlement nº 1072/2009.

35 D'autre part, l'article 8, paragraphe 6, du règlement nº 1072/2009 énonce que l'admission aux transports de cabotage, dans le cadre des transports visés à l'article 1er, paragraphe 5, sous d), de ce règlement, n'est soumise à aucune restriction.

36 Dans la mesure où, ainsi qu'il est rappelé au point 27 du présent arrêt, la notion de « transports de cabotage » est définie, aux fins du règlement nº 1072/2009, comme « des transports nationaux pour compte d'autrui », l'article 8, paragraphe 6, de ce règlement ne saurait viser les transports de cabotage effectués pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), dudit règlement, contrairement à ce que le BAG, le gouvernement italien et la Commission européenne soutiennent dans leurs observations écrites.

37 L'article 8, paragraphe 6, du règlement nº 1072/2009 doit, en réalité, être compris comme établissant une dérogation au principe général posé à l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement.

38 En effet, conformément à l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009, les transports internationaux de marchandises effectués pour compte propre ne sont, ainsi qu'il a été relevé au point 30 du présent arrêt, pas assujettis aux exigences prévues à l'article 3 de ce règlement.

39 Ainsi, il ressort de la lecture combinée de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009 et de l'article 8, paragraphe 6, de celui-ci que les transporteurs ayant effectué un transport international de marchandises par route pour compte propre au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre sont admis à réaliser, sur le territoire de ce dernier État membre, des transports de cabotage, sans être soumis aux exigences prévues à l'article 3 et à l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement.

40 Force est, dès lors, de considérer qu'un transporteur de marchandises par route ayant effectué un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009, au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre, est autorisé, conformément à l'article 8, paragraphe 6, de ce règlement, à effectuer des transports de cabotage consécutifs à ce transport international sur le territoire de ce dernier État membre, sans être soumis aux exigences prévues à l'article 3 et à l'article 8, paragraphe 1, dudit règlement.

41 En ce qui concerne les modalités relatives à ces transports de cabotage, il importe de souligner que l'article 8, paragraphes 2 à 5, du règlement nº 1072/2009 fixe les conditions dans lesquelles les transporteurs peuvent effectuer ceux-ci.

42 Aux termes de l'article 8, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement nº 1072/2009, « [u]ne fois que les marchandises transportées au cours d'un transport international à destination de l'État membre d'accueil ont été livrées, les transporteurs visés au paragraphe 1 sont autorisés à effectuer, avec le même véhicule ou, s'il s'agit d'un ensemble de véhicules couplés, avec le véhicule à moteur de ce même véhicule jusqu'à trois transports de cabotage consécutifs à un transport international en provenance d'un autre État membre ou d'un pays tiers à destination de l'État membre d'accueil ». Cette disposition précise, en outre, que « [l]e dernier déchargement au cours d'un transport de cabotage avant de quitter l'État membre d'accueil a lieu dans un délai de sept jours à partir du dernier déchargement effectué dans l'État membre d'accueil au cours de l'opération de transport international à destination de celui-ci ».

43 L'article 8, paragraphe 2, second alinéa, du règlement nº 1072/2009 prévoit que, « [d]ans le délai visé au premier alinéa, les transporteurs peuvent effectuer une partie ou l'ensemble des transports de cabotage autorisés en vertu dudit alinéa dans tout État membre, à condition qu'ils soient limités à un transport de cabotage par État membre dans les trois jours suivant l'entrée à vide sur le territoire de cet État membre ».

44 L'article 8, paragraphe 3, premier alinéa, du règlement nº 1072/2009 énonce que « [l]es transports nationaux de marchandises par route effectués dans l'État membre d'accueil par un transporteur non résident », à savoir les transports de cabotage, ne sont réputés conformes à ce règlement « que si le transporteur peut produire des preuves attestant clairement le transport international à destination de l'État membre d'accueil ainsi que chaque transport de cabotage qu'il a effectué par la suite ».

45 Ces preuves, qui sont listées à l'article 8, paragraphe 3, second alinéa, sous a) à g), du règlement nº 1072/2009, comprennent les éléments suivants pour chaque transport : le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur [article 8, paragraphe 3, sous a), de ce règlement], le nom, l'adresse et la signature du transporteur [article 8, paragraphe 3, sous b), dudit règlement], le nom et l'adresse du destinataire ainsi que sa signature et la date de livraison une fois les marchandises livrées [article 8, paragraphe 3, sous c), du même règlement], le lieu et la date de prise en charge des marchandises et le lieu prévu pour la livraison [article 8, paragraphe 3, sous d), du règlement nº 1072/2009], la dénomination courante de la nature des marchandises et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue ainsi que le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros [article 8, paragraphe 3, sous e), de ce règlement], la masse brute des marchandises ou leur quantité exprimée d'une autre manière [article 8, paragraphe 3, sous f), dudit règlement] ainsi que les plaques d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque [article 8, paragraphe 3, sous g), du même règlement].

46 L'article 8, paragraphe 4, du règlement nº 1072/2009 prévoit qu'il n'est pas exigé de document supplémentaire prouvant que les conditions énoncées à l'article 8 de ce règlement sont remplies.

47 Il convient de relever que, même si l'article 8, paragraphe 2, du règlement nº 1072/2009 fait référence aux « transporteurs visés au paragraphe 1 » de cet article 8 et que, ainsi qu'il a été relevé au point 37 du présent arrêt, l'article 8, paragraphe 1, de ce règlement n'est pas applicable aux transporteurs ayant effectué un transport international de marchandises pour compte propre, cette circonstance n'est pas susceptible de remettre en cause le fait que les modalités relatives aux transports de cabotage prévues à l'article 8, paragraphes 2 à 4, dudit règlement ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des transports de cabotage, ceux-ci étant par définition effectués pour compte d'autrui, sans qu'importe la circonstance que ceux-ci soient consécutifs à un transport international de marchandises effectué pour compte d'autrui ou à un transport international de marchandises effectué pour compte propre.

48 En effet, ainsi qu'en atteste l'utilisation des termes « est admis, aux conditions fixées par le présent chapitre » ou encore celle des termes « [l]'admission aux transports de cabotage », respectivement, à l'article 8, paragraphe 1, du règlement nº 1072/2009 et à l'article 8, paragraphe 6, de celui-ci, ces dispositions régissent uniquement l'admission aux transports de cabotage.

49 En outre, bien que, à l'instar des transports internationaux de marchandises pour compte propre, les transports de marchandises par route pour compte d'autrui visés à l'article 1er, paragraphe 5, sous a) à c), du règlement nº 1072/2009 ne sont pas soumis aux exigences prévues à l'article 3 de ce règlement, il n'en demeure pas moins que, conformément à l'article 8, paragraphe 5, dudit règlement, les transporteurs sont autorisés à réaliser des transports de cabotage de même nature ou des transports de cabotage avec des véhicules de la même catégorie sous réserve qu'ils respectent les conditions fixées au chapitre III du même règlement, relatif au cabotage. Par conséquent, ces transports de cabotage sont, en tout état de cause, soumis aux conditions prévues à l'article 8, paragraphe 2 à 4, du règlement nº 1072/2009.

50 Par conséquent, les modalités relatives aux transports de cabotage prévues à l'article 8, paragraphes 2 à 4, du règlement nº 1072/2009 s'appliquent, non pas uniquement aux transports de cabotage consécutifs à un transport international de marchandises pour compte d'autrui, mais également aux transports de cabotage consécutifs à un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009.

51 Seule une telle interprétation est conforme à l'objectif poursuivi par le règlement nº 1072/2009. En effet, le fait de soumettre l'ensemble des transports de cabotage, y compris ceux consécutifs à un transport international pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009, aux conditions prévues à l'article 8, paragraphes 2 à 4, de ce règlement, permet d'assurer l'effet utile des règles strictes encadrant les transports de cabotage en ce que cela évite que ces transports soient effectués de manière à créer une activité permanente ou continue au sein de l'État membre d'accueil et garantit dès lors le caractère temporaire du cabotage, qui, conformément à ses considérants 13 et 15, constitue l'un des objectifs poursuivis par le règlement nº 1072/2009.

52 Il s'ensuit que, aux fins d'assurer l'effet utile du règlement nº 1072/2009, les transporteurs ayant effectué un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), de ce règlement, au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre sont autorisés à effectuer, sur le territoire de ce dernier État membre, des transports de cabotage consécutifs à ce transport international, sous réserve toutefois que les conditions prévues à l'article 8, paragraphes 2 à 4, dudit règlement soient respectées.

53 Cette conclusion ne saurait être remise en cause par l'argumentation invoquée par le BAG et le gouvernement italien, selon laquelle, dans la mesure où les transporteurs qui effectuent des transports internationaux de marchandises pour compte propre ne sont pas tenus de détenir une licence communautaire et, le cas échéant, une attestation de conducteur, il est impossible, dans le cadre d'un transport de cabotage consécutif à ces transports internationaux, de contrôler le respect des règles relatives aux transports de cabotage, notamment, des conditions prévues à l'article 8 du règlement nº 1072/2009, et d'assurer le caractère temporaire du transport de cabotage.

54 Au contraire, il ressort des éléments du dossier dont dispose la Cour qu'il est possible d'exiger des transporteurs qui, après avoir effectué un transport international pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), du règlement nº 1072/2009, au départ d'un État membre à destination d'un autre État membre, réalisent de manière consécutive un transport de cabotage sur le territoire de ce dernier État membre, la production de preuves attestant clairement ce transport international ainsi que chaque transport de cabotage effectué par la suite, conformément à l'article 8, paragraphe 3, de ce règlement. En effet, en l'occurrence, le requérant au principal, en sa qualité de transporteur, a été en mesure, lors du contrôle routier dont son camion a fait l'objet, de présenter aux autorités compétentes la lettre de voiture attestant clairement le transport international pour compte propre à destination de l'État membre concerné ainsi que les documents appropriés relatifs au transport de cabotage consécutif à ce transport international effectué sur le territoire de ce dernier.

55 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la question posée que le règlement nº 1072/2009 doit être interprété en ce sens qu'un transporteur ayant effectué un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), de ce règlement, au départ d'un État membre et à destination d'un autre État membre, est autorisé, au titre de l'article 8, paragraphe 6, dudit règlement, à effectuer des transports de cabotage consécutifs à ce transport international sur le territoire de ce dernier État membre, sous réserve toutefois de respecter les conditions prévues à l'article 8, paragraphes 2 à 4, du même règlement.

## Sur les dépens

56 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (huitième chambre) dit pour droit :

**Le règlement (CE) nº 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, doit être interprété en ce sens qu'un transporteur ayant effectué un transport international de marchandises pour compte propre, au sens de l'article 1er, paragraphe 5, sous d), de ce règlement, au départ d'un État membre et à destination d'un autre État membre, est autorisé, au titre de l'article 8, paragraphe 6, dudit règlement, à effectuer des transports de cabotage consécutifs à ce transport international sur le territoire de ce dernier État membre, sous réserve toutefois de respecter les conditions prévues à l'article 8, paragraphes 2 à 4, du même règlement.**

Signatures