Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 8 de julio de 2021 *

«Procedimiento prejudicial — Reglamento (CE) n.º 1072/2009 — Artículo 1, apartado 5, letra d) — Artículo 8 — Transporte internacional de mercancías por carretera entre Estados miembros — Transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional en el territorio del Estado miembro de destino — Restricciones — Exigencia de una licencia comunitaria y, en su caso, de una autorización de transporte — Excepciones — Transportes de cabotaje consecutivos a un transporte internacional por cuenta propia — Requisitos»

En el asunto C-937/19,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania), mediante resolución de 25 de noviembre de 2019, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de diciembre de 2019, en el procedimiento contra

KA,

con intervención de:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. N. Wahl, Presidente de Sala, y los Sres. F. Biltgen (Ponente) y J. Passer, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Bobek;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de KA, por el Sr. S. Domaradzki, adwokat;

– en nombre de la Bundesamt für Güterverkehr, por el Sr. A. Marquardt, en calidad de agente;

* Lengua de procedimiento: alemán.

– en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. P. Garofoli, avvocato dello Stato;

– en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. T. Scharf y la Sra. C. Vrignon, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO 2009, L 300, p. 72).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el demandante en el litigio principal, KA, y la Bundesamt für Güterverkehr (Oficina Federal de Transporte de Mercancías, Alemania; en lo sucesivo, «BAG»), en relación con la imposición de una multa por infracción de las disposiciones relativas a los transportes de cabotaje.

Marco jurídico

3 A tenor de los considerandos 13 y 15 del Reglamento n.º 1072/2009:

«(13) Debe permitirse a los transportistas titulares de una licencia comunitaria prevista en el presente Reglamento o que estén autorizados a efectuar determinados tipos de transportes internacionales la realización temporal, de conformidad con el presente Reglamento, de transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro donde no cuenten con domicilio social u otro establecimiento. […]

[…]

(15) Sin perjuicio de las disposiciones del Tratado [FUE] sobre el derecho de establecimiento, los transportes de cabotaje consisten en la prestación de servicios por transportistas en un Estado miembro en el que no están establecidos y no deben [prohibirse] en tanto no se realicen de modo que cree una actividad permanente o continua en dicho Estado miembro. Para ayudar en la aplicación de este requisito, la frecuencia de transportes de cabotaje y el período en que se puedan realizar deben ser definidos con mayor claridad. En el pasado, los servicios de transporte nacional estaban permitidos con carácter temporal. En la práctica ha resultado difícil determinar qué servicios están permitidos. Por lo tanto, son necesarias normas claras y fácilmente aplicables.»

4 El artículo 1 de este Reglamento, titulado «Ámbito de aplicación», enuncia lo siguiente:

«1. El presente Reglamento se aplicará a los transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena para los trayectos efectuados en el territorio de la [Unión Europea].

[…]

4. El presente Reglamento se aplicará al transporte nacional de mercancías por carretera efectuado con carácter temporal por un transportista no residente, con arreglo a lo dispuesto en el capítulo III.

5. Los siguientes tipos de transportes y desplazamientos en vacío realizados conjuntamente con dichos transportes no precisarán licencia comunitaria y quedarán exentos de cualquier autorización de transporte:

a) los transportes postales realizados en un régimen de servicio universal;

b) los transportes de vehículos accidentados o averiados;

c) los transportes de mercancías con vehículo automóvil cuyo peso de carga total autorizado, incluido el de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas;

d) los transportes de mercancías con vehículo automóvil siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
   i) que las mercancías transportadas pertenezcan a la empresa o hayan sido vendidas, compradas, donadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella,
   ii) que el transporte sirva para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas de dicha empresa o para desplazarlas bien en el interior o al exterior de la empresa para sus propias necesidades,
   iii) que los vehículos automóviles utilizados para este transporte sean conducidos [por] personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma con arreglo a una obligación contractual,
   iv) que los vehículos que transporten las mercancías pertenezcan a la empresa o hayan sido comprados a crédito por ella, o estén alquilados […], y
   v) que dicho transporte constituya solo una actividad accesoria en el marco de las actividades de la empresa;

e) los transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, en particular en casos de catástrofes naturales.

[…]

6. Las disposiciones del apartado 5 no modificarán las condiciones fijadas por cada Estado miembro para que sus nacionales puedan realizar las actividades contempladas en dicho apartado.»

5 El artículo 2 del citado Reglamento, que lleva por título «Definiciones», dispone lo siguiente:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) “vehículo”: todo vehículo de motor matriculado en un Estado miembro o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de tracción, por lo menos, esté matriculado en un Estado miembro, destinados exclusivamente al transporte de mercancías;

[…]

3) “Estado miembro de acogida”: un Estado miembro en el que opera un transportista, distinto del Estado miembro de establecimiento del transportista;

4) “transportista no residente”: una empresa de transporte por carretera que opera en un Estado miembro de acogida;

5) “conductor”: cualquier persona que conduce el vehículo, incluso durante un breve período o que viaja en un vehículo como parte de sus cometidos al objeto de estar disponible para conducirlo en caso necesario;

6) “transportes de cabotaje”: los transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado miembro de acogida de conformidad con el presente Reglamento;

[…]».

6 El capítulo II de ese Reglamento, con el tenor «Transportes internacionales», incluye el artículo 3 del Reglamento, que establece:

«Los transportes internacionales requerirán la posesión de la correspondiente licencia comunitaria, y, si el conductor es nacional de un tercer país, un certificado de conductor.»

7 El artículo 4 del Reglamento n.º 1072/2009, bajo la rúbrica «Licencia comunitaria», que también figura en el capítulo II de este, tiene el siguiente tenor:

«1. La licencia comunitaria será expedida por un Estado miembro, con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento, a todo transportista de mercancías por carretera por cuenta ajena que:

a) esté establecido en dicho Estado miembro, de conformidad con la legislación comunitaria y la legislación nacional de dicho Estado miembro, y

b) esté habilitado en el Estado miembro de establecimiento, de conformidad con la legislación [de la Unión] y la legislación nacional de dicho Estado miembro relativa al acceso a la profesión de transportista, para realizar transportes internacionales de mercancías por carretera.

2. Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento expedirán la licencia comunitaria por un período de hasta diez años prorrogable.

[…]»

8 El capítulo III de dicho Reglamento, titulado «Cabotaje», incluye el artículo 8 del Reglamento, que enuncia lo siguiente:

«1. Todo transportista de mercancías por carretera por cuenta ajena que sea titular de una licencia comunitaria y cuyo conductor, si es nacional de un tercer país, esté provisto de un certificado de conductor, estará autorizado, en las condiciones que se establecen en el presente capítulo, para efectuar transportes de cabotaje.

2. Una vez entregadas las mercancías transportadas en el curso de un transporte internacional entrante, los transportistas de mercancías por carretera contemplados en el apartado 1 estarán autorizados a realizar, con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, [con] el vehículo de tracción de dicho vehículo, hasta tres transportes de cabotaje consecutivos a un transporte internacional procedente de otro Estado miembro o de un tercer país y con destino al Estado miembro de acogida. […]

3. Los servicios nacionales de transporte de mercancías por carretera efectuados en el Estado miembro de acogida por un transportista no residente solo se considerarán conformes con el presente Reglamento si el transportista puede acreditar fehacientemente haber realizado el transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo.

Las pruebas a que se refiere el párrafo primero incluirán los siguientes datos relativos a cada operación:

a) nombre, dirección y firma del expedidor;

b) nombre, dirección y firma del transportista;

c) nombre y dirección del consignatario, así como su firma [y] la fecha de entrega, una vez entregadas las mercancías;

d) fecha y lugar de la recogida de mercancías y lugar designado para la entrega;

e) descripción común de la naturaleza de las mercancías [y] método de embalaje y, en el caso de mercancías peligrosas, su descripción generalmente reconocida, así como el número de bultos y sus marcas y números especiales;

f) peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de alguna otra manera;

g) números de matrícula del vehículo de tracción y del remolque.

4. No se exigirá ningún documento adicional para probar que se han cumplido las condiciones establecidas en el presente artículo.

5. Cualquier transportista habilitado en el Estado miembro de establecimiento, de conformidad con la legislación de dicho Estado, para efectuar los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena especificados en el artículo 1, apartado 5, letras a), b) y c), estará autorizado, en las condiciones establecidas en el presente capítulo, para efectuar, según los casos, transportes de cabotaje del mismo tipo o transportes de cabotaje con vehículos de la misma categoría.

6. La autorización para los transportes de cabotaje, en el marco de los transportes contemplados en el artículo 1, apartado 5, letras d) y e), no estará sometida a restricción alguna.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

9 El demandante en el litigio principal es propietario de una empresa establecida en Polonia que fabrica embalajes de madera y realiza transportes de mercancías. Esta empresa es titular de una licencia comunitaria.

10 El 10 de julio de 2018, un camión matriculado en Polonia, perteneciente al demandante en el litigio principal, fue objeto de un control de carretera cuando transportaba papel y cartón desde un punto de carga situado en Krostitz (Alemania) hasta un punto de descarga ubicado en Schwedt (Alemania). Se comprobó entonces que efectuaba un transporte de cabotaje acreditado mediante la debida documentación, concretamente un albarán, una orden de transporte y una nota de pesaje.

11 En dicho control de carretera, se presentó una carta de porte denominada «CMR» (Cargo Movement Requirement) para justificar que el transporte de cabotaje en cuestión era consecutivo a un transporte internacional procedente de otro Estado miembro y con destino al Estado miembro de acogida, en el sentido del artículo 8, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento n.º 1072/2009. Del documento así presentado se desprende que ese mismo día el camión de que se trata había transportado, desde la fábrica de la empresa perteneciente al demandante en el litigio principal, ubicada en Polonia, mercancías fabricadas y vendidas por dicha empresa con destino a un cliente situado en Freital (Alemania).

12 El 9 de octubre de 2018, el demandante en el litigio principal, en su condición de propietario de la empresa transportista, fue oído por la BAG. Declaró entonces que el transporte de cabotaje, que se había efectuado de regreso a Polonia, estaba autorizado en virtud del artículo 8, apartado 6, del Reglamento n.º 1072/2009, puesto que era consecutivo a un transporte internacional, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), de dicho Reglamento.

13 La BAG consideró que los artículos 1, apartado 5, letra d), y 8, apartado 2, del Reglamento n.º 1072/2009 no podían ponerse en relación. En su opinión, si un transportista que ha efectuado un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), de dicho Reglamento, entre Estados miembros, estuviera autorizado a realizar un transporte de cabotaje consecutivo a ese transporte internacional, en virtud del artículo 8, apartado 2, de aquel, ello dificultaría, e incluso imposibilitaría, el control por parte de las autoridades competentes del cumplimiento de las disposiciones relativas a los transportes de cabotaje, puesto que el transportista que efectúa un transporte internacional de mercancías por cuenta propia no está sometido al requisito de poseer una licencia comunitaria y de presentar las pruebas enumeradas en el artículo 8, apartado 3, del mismo Reglamento.

14 En consecuencia, mediante resolución de 30 de octubre de 2018, la BAG impuso al demandante en el litigio principal una multa por importe de 1 250 euros por infringir la normativa relativa a los transportes de cabotaje.

15 El demandante en el litigio principal recurrió esa resolución ante el tribunal remitente.

16 Dicho tribunal considera que la resolución del litigio del que conoce depende de que se dilucide si un transportista que, de conformidad con el artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009, ha efectuado un transporte internacional de mercancías entre Estados miembros está autorizado a realizar transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional en el territorio del Estado miembro de destino en virtud del artículo 8 de dicho Reglamento. Más

concretamente, se pregunta si ese transporte internacional es un transporte internacional en el sentido del artículo 8, apartado 2, del mismo Reglamento. A su juicio, los Estados miembros, en particular Polonia y Alemania, no parecen abordar esta cuestión de manera uniforme.

17 En tales circunstancias, el Amtsgericht Köln (Tribunal de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 2, primera frase, del [Reglamento n.º 1072/2009] 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), de dicho Reglamento?»

Sobre la cuestión prejudicial

Sobre la admisibilidad

18 El demandante en el litigio principal cuestiona la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial alegando que la interpretación del Derecho de la Unión solicitada no es necesaria para la resolución del litigio principal y que, en cualquier caso, el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho y de Derecho precisos para responder de manera útil a la cuestión que se le plantea.

19 A este respecto, hay que recordar que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en el marco del procedimiento establecido por el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente a los órganos jurisdiccionales nacionales, que conocen del litigio y que deben asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades de cada asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantean al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieren a la interpretación del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse. De ello se desprende que las cuestiones relativas al Derecho de la Unión gozan de una presunción de pertinencia. Por tanto, la negativa del Tribunal de Justicia a pronunciarse sobre una cuestión planteada por un órgano jurisdiccional nacional solo es posible si es evidente que la interpretación solicitada del Derecho de la Unión no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de febrero de 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, apartados 28 y 29 y jurisprudencia citada).

20 Pues bien, en el caso de autos, no es evidente que la interpretación de los artículos 1, apartado 5, letra d), y 8, apartado 2, del Reglamento n.º 1072/2009 solicitada por el tribunal remitente no tenga relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal o se refiera a un problema de naturaleza hipotética, ni tampoco que el Tribunal de Justicia no disponga de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a la cuestión planteada. Por el contrario, de la petición de decisión prejudicial se desprende que el tribunal remitente expresa motivadamente sus dudas en cuanto a la interpretación que ha de darse a las disposiciones del Derecho de la Unión de que se trata y proporciona al respecto una exposición minuciosa de los hechos.

21 En consecuencia, procede declarar la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial.

Sobre el fondo

22 Debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en el marco de la cooperación entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, establecida por el artículo 267 TFUE, corresponde a este Tribunal proporcionar al órgano jurisdiccional nacional una respuesta útil que le permita dirimir el litigio del que conoce. Desde este punto de vista, corresponde al Tribunal de Justicia reformular, en su caso, las cuestiones que se le planteen. En efecto, el Tribunal de Justicia tiene la misión de interpretar cuantas disposiciones del Derecho de la Unión sean necesarias para que los órganos jurisdiccionales nacionales puedan resolver los litigios que se les hayan sometido, aun cuando tales disposiciones no se mencionen expresamente en las cuestiones prejudiciales remitidas por dichos órganos jurisdiccionales (sentencia de 28 de junio de 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, apartado 40 y jurisprudencia citada).

23 En consecuencia, aun cuando, desde un punto de vista formal, el órgano jurisdiccional remitente ha limitado su cuestión a la interpretación de los artículos 8, apartado 2, y 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009, tal circunstancia no obsta para que el Tribunal de Justicia le proporcione todos los elementos de interpretación del Derecho de la Unión que puedan serle útiles para enjuiciar el asunto del que conoce, con independencia de que dicho órgano haya hecho o no referencia a ellos en el enunciado de sus cuestiones prejudiciales. A este respecto, corresponde al Tribunal de Justicia extraer del conjunto de elementos aportados por el tribunal remitente, y, especialmente, de la motivación de la resolución de remisión, los elementos del Derecho de la Unión que requieren una interpretación, teniendo en cuenta el objeto del litigio (sentencia de 28 de junio de 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, apartado 41 y jurisprudencia citada).

24 En el caso de autos, de la petición de decisión prejudicial se desprende que el tribunal remitente pretende que se dilucide si un transportista que ha efectuado un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009, entre Estados miembros está autorizado a realizar transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional en el territorio del Estado miembro de destino en virtud del artículo 8 de dicho Reglamento.

25 Además, el propio demandante en el litigio principal reconoce que, antes de que fuera utilizado para el transporte de cabotaje que fue objeto de un control por carretera, su camión transportó mercancías que él había fabricado y vendido desde su fábrica ubicada en Polonia a la empresa del cliente que las adquirió, situada en Alemania, algo que no se discute. No obstante, corresponderá al tribunal remitente comprobar que ese transporte es un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), incisos i) a v), del Reglamento n.º 1072/2009, en particular en cuanto al requisito del inciso v), relativo a la accesoriedad de dicho transporte en el conjunto de las actividades de la empresa.

26 A la vista de las consideraciones anteriores, hay que entender que la cuestión prejudicial planteada tiene básicamente como objeto saber si el Reglamento n.º 1072/2009 debe interpretarse en el sentido de que un transportista de mercancías por carretera que ha efectuado un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d),

de dicho Reglamento, entre Estados miembros está autorizado a efectuar transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional en el territorio del Estado miembro de destino en virtud del artículo 8 del mismo Reglamento y, en caso afirmativo, en qué condiciones.

27 A este respecto, es preciso recordar que, con arreglo a su artículo 1, apartados 1 y 4, el Reglamento n.º 1072/2009 se aplica, en particular, a los transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena para los trayectos efectuados en el territorio de la Unión y a los transportes de cabotaje que, de conformidad con el artículo 2, punto 6, de dicho Reglamento, se definen como «los transportes nacionales por cuenta ajena llevados a cabo con carácter temporal en un Estado miembro de acogida».

28 El Reglamento n.º 1072/2009 establece, en su capítulo II, las normas a las que están sometidos los transportes internacionales. Este capítulo II incluye el artículo 3 de dicho Reglamento, que proclama el principio general de que «los transportes internacionales requerirán la posesión de la correspondiente licencia comunitaria, y, si el conductor es nacional de un tercer país, un certificado de conductor».

29 No obstante, el artículo 1, apartado 5, letras a) a e), del Reglamento n.º 1072/2009 dispone que, en ciertos tipos de transporte, los transportistas de mercancías por carretera no precisarán licencia comunitaria y quedarán exentos de cualquier autorización de transporte. Así ocurre con los transportes postales realizados en un régimen de servicio universal [artículo 1, apartado 5, letra a), de dicho Reglamento], los transportes de vehículos accidentados o averiados [artículo 1, apartado 5, letra b), de dicho Reglamento], los transportes de mercancías con vehículo automóvil cuyo peso de carga total autorizado, incluido el de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas [artículo 1, apartado 5, letra c), del mismo Reglamento] y los transportes de mercancías con vehículo automóvil por cuenta propia [artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009] o los transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, en particular en casos de catástrofes naturales [artículo 1, apartado 5, letra e), del Reglamento n.º 1072/2009].

30 De la lectura conjunta de estas disposiciones se desprende que los transportes internacionales de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009, no están sometidos a los requisitos previstos en su artículo 3.

31 El capítulo III del Reglamento n.º 1072/2009, titulado «Cabotaje», enuncia las normas relativas a los transportes de cabotaje. Este capítulo III incluye, en particular, el artículo 8 de dicho Reglamento, con la rúbrica «Principio general», que establece las normas generales aplicables a los transportes de cabotaje.

32 Procede señalar que el citado artículo 8 prevé normas distintas en lo relativo a la autorización para los transportes de cabotaje según sean consecutivos a un transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena o a un transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta propia.

33 En efecto, por una parte, el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 1072/2009 establece el principio general de que «todo transportista de mercancías por carretera por cuenta ajena que sea titular de una licencia comunitaria y cuyo conductor, si es nacional de un tercer país, esté provisto de un certificado de conductor, estará autorizado, en las condiciones que se establecen en el presente capítulo, para efectuar transportes de cabotaje».

34 De ello se desprende que los transportistas que han efectuado un transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena entre Estados miembros están autorizados a realizar, en el territorio del Estado miembro de destino, transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional si cumplen los requisitos previstos en el artículo 3 del Reglamento n.º 1072/2009.

35 Por otra parte, el artículo 8, apartado 6, del Reglamento n.º 1072/2009 dispone que la autorización para los transportes de cabotaje, en el marco de los transportes contemplados en su artículo 1, apartado 5, letra d), no estará sometida a restricción alguna.

36 Dado que, como se ha recordado en el apartado 27 de la presente sentencia, el concepto de «transportes de cabotaje» se define, a efectos del Reglamento n.º 1072/2009, como «transportes nacionales por cuenta ajena», el artículo 8, apartado 6, de este Reglamento no puede referirse a los transportes de cabotaje por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), de dicho Reglamento, contrariamente a lo que sostienen la BAG, el Gobierno italiano y la Comisión Europea en sus observaciones escritas.

37 En realidad, el artículo 8, apartado 6, del Reglamento n.º 1072/2009 debe entenderse en el sentido de que establece una excepción al principio general proclamado en el artículo 8, apartado 1, de dicho Reglamento.

38 En efecto, de conformidad con el artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009, los transportes internacionales de mercancías por cuenta propia no están sometidos, como se ha señalado en el apartado 30 de la presente sentencia, a los requisitos previstos en el artículo 3 de dicho Reglamento.

39 Así, del artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009, en relación con su artículo 8, apartado 6, se desprende que los transportistas que han efectuado un transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta propia entre Estados miembros están autorizados a realizar, en el territorio del Estado miembro de destino, transportes de cabotaje, sin estar sometidos a los requisitos previstos en los artículos 3 y 8, apartado 1, de ese Reglamento.

40 Por consiguiente, hay que considerar que el transportista de mercancías por carretera que ha efectuado un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009, entre Estados miembros está autorizado, de conformidad con el artículo 8, apartado 6, de dicho Reglamento, a efectuar transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional en el territorio del Estado miembro de destino, sin estar sometido a los requisitos previstos en los artículos 3 y 8, apartado 1, del mismo Reglamento.

41 Por lo que respecta a las modalidades relativas a estos transportes de cabotaje, es preciso subrayar que el artículo 8, apartados 2 a 5, del Reglamento n.º 1072/2009 fija las condiciones en las que los transportistas pueden efectuarlos.

42 A tenor del artículo 8, apartado 2, párrafo primero, del Reglamento n.º 1072/2009, «una vez entregadas las mercancías transportadas en el curso de un transporte internacional entrante, los transportistas de mercancías por carretera contemplados en el apartado 1 estarán autorizados a realizar, con el mismo vehículo o, si se trata de un vehículo articulado, [con] el vehículo de tracción de dicho vehículo, hasta tres transportes de cabotaje consecutivos a un transporte internacional procedente de otro Estado miembro o de un tercer país y con destino al Estado

miembro de acogida». Esta disposición precisa además que «la última descarga en el curso de un transporte de cabotaje previa a la salida del Estado miembro de acogida deberá tener lugar en el plazo de siete días a partir de la última descarga en el Estado miembro de acogida en el curso del transporte internacional entrante».

43 El artículo 8, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento n.º 1072/2009 dispone que, «en el plazo mencionado en el párrafo primero, los transportistas podrán realizar alguno o todos los transportes de cabotaje permitidos en dicho párrafo en cualquier Estado miembro con la condición de que se limiten a un transporte de cabotaje por Estado miembro en los tres días siguientes a la entrada en vacío en el territorio de dicho Estado miembro».

44 El artículo 8, apartado 3, párrafo primero, del Reglamento n.º 1072/2009 enuncia que «los servicios nacionales de transporte de mercancías por carretera efectuados en el Estado miembro de acogida por un transportista no residente» —concretamente los transportes de cabotaje— solo se considerarán conformes con este Reglamento «si el transportista puede acreditar fehacientemente haber realizado el transporte internacional entrante, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo».

45 Las pruebas acreditativas, que se relacionan en el artículo 8, apartado 3, párrafo segundo, letras a) a g), del Reglamento n.º 1072/2009, incluirán los siguientes datos relativos a cada operación: nombre, dirección y firma del expedidor [artículo 8, apartado 3, letra a), de dicho Reglamento], nombre, dirección y firma del transportista [artículo 8, apartado 3, letra b), de dicho Reglamento], nombre y dirección del consignatario, así como su firma y la fecha de entrega, una vez entregadas las mercancías [artículo 8, apartado 3, letra c), del mismo Reglamento], fecha y lugar de la recogida de mercancías y lugar designado para la entrega [artículo 8, apartado 3, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009], descripción común de la naturaleza de las mercancías y método de embalaje y, en el caso de mercancías peligrosas, su descripción generalmente reconocida, así como el número de bultos y sus marcas y números especiales [artículo 8, apartado 3, letra e), de dicho Reglamento], peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de alguna otra manera [artículo 8, apartado 3, letra f), de dicho Reglamento] y números de matrícula del vehículo de tracción y del remolque [artículo 8, apartado 3, letra g), del mismo Reglamento].

46 El artículo 8, apartado 4, del Reglamento n.º 1072/2009 establece que no se exigirá ningún documento adicional para probar que se han cumplido las condiciones establecidas en el artículo 8 de dicho Reglamento.

47 Es preciso señalar que, aunque el artículo 8, apartado 2, del Reglamento n.º 1072/2009 hace referencia a «los transportistas de mercancías por carretera contemplados en el apartado 1» de ese artículo 8 y que, como se ha señalado en el apartado 37 de la presente sentencia, el artículo 8, apartado 1, de este Reglamento no es aplicable a los transportistas que han efectuado un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, esta circunstancia no puede desvirtuar el hecho de que las modalidades relativas a los transportes de cabotaje previstas en el artículo 8, apartados 2 a 4, de dicho Reglamento se aplican a todos los transportes de cabotaje, que se efectúan, por definición, por cuenta ajena, sin que importe la particularidad de que sean consecutivos a un transporte internacional de mercancías por cuenta ajena o a un transporte internacional de mercancías por cuenta propia.

48 En efecto, como lo demuestra la utilización de los términos «estará autorizado, en las condiciones que se establecen en el presente capítulo», o incluso la de los términos «la autorización para los transportes de cabotaje», en el artículo 8, apartados 1 y 6, del Reglamento n.º 1072/2009, respectivamente, estas disposiciones regulan únicamente la autorización para los transportes de cabotaje.

49 Además, aunque, al igual que los transportes internacionales de mercancías por cuenta propia, los transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena contemplados en el artículo 1, apartado 5, letras a) a c), del Reglamento n.º 1072/2009 no están sometidos a los requisitos previstos en el artículo 3 de dicho Reglamento, no es menos cierto que, de conformidad con el artículo 8, apartado 5, del mismo Reglamento, los transportistas están autorizados a realizar transportes de cabotaje del mismo tipo o transportes de cabotaje con vehículos de la misma categoría siempre que cumplan las condiciones establecidas en el capítulo III de ese Reglamento, relativo al cabotaje. Por consiguiente, estos transportes de cabotaje están sometidos, en cualquier caso, a las condiciones previstas en el artículo 8, apartados 2 a 4, del Reglamento n.º 1072/2009.

50 Consecuentemente, las modalidades relativas a los transportes de cabotaje contempladas en el artículo 8, apartados 2 a 4, del Reglamento n.º 1072/2009 no se aplican únicamente a los transportes de cabotaje consecutivos a un transporte internacional de mercancías por cuenta ajena, sino también a los transportes de cabotaje consecutivos a un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009.

51 Solo esta interpretación es conforme con el objetivo perseguido por el Reglamento n.º 1072/2009. En efecto, el hecho de someter a todos los transportes de cabotaje —incluidos los consecutivos a un transporte internacional por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009— a las condiciones previstas en el artículo 8, apartados 2 a 4, de dicho Reglamento permite garantizar el efecto útil de las normas estrictas que delimitan los transportes de cabotaje, en la medida en que ello evita que dichos transportes se realicen de un modo que cree una actividad permanente o continua en el Estado miembro de acogida y garantiza, por tanto, el carácter temporal del cabotaje, que, de conformidad con sus considerandos 13 y 15, es uno de los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 1072/2009.

52 De ello se deduce que, para garantizar el efecto útil del Reglamento n.º 1072/2009, los transportistas que han efectuado un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), de dicho Reglamento, entre Estados miembros están autorizados a efectuar, en el territorio del Estado miembro de destino, transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional, siempre que se cumplan, no obstante, las condiciones previstas en el artículo 8, apartados 2 a 4, de dicho Reglamento.

53 No desvirtúa esta conclusión la alegación formulada por la BAG y el Gobierno italiano de que, dado que los transportistas que efectúan transportes internacionales de mercancías por cuenta propia no están obligados a poseer licencia comunitaria ni, en su caso, certificado de conductor, es imposible controlar, en un transporte de cabotaje consecutivo a dichos transportes internacionales, el cumplimiento de las normas relativas a los transportes de cabotaje —en particular las condiciones previstas en el artículo 8 del Reglamento n.º 1072/2009— y garantizar el carácter temporal del transporte de cabotaje.

54 Por el contrario, de los datos de los autos que obran en poder del Tribunal de Justicia se desprende que a los transportistas que, una vez efectuado un transporte internacional por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), del Reglamento n.º 1072/2009, entre Estados miembros, realicen consecutivamente un transporte de cabotaje en el territorio del Estado miembro de destino se les puede exigir que acrediten fehacientemente haber realizado ese transporte internacional, así como cada uno de los transportes consecutivos de cabotaje llevados a cabo, de conformidad con el artículo 8, apartado 3, de dicho Reglamento. En efecto, en el caso de autos, el demandante en el litigio principal, en su condición de transportista, pudo presentar a las autoridades competentes, en el control por carretera del que fue objeto su camión, la carta de porte que acreditaba fehacientemente el transporte internacional por cuenta propia con destino al Estado miembro de que se trata y la debida documentación relativa al transporte de cabotaje consecutivo a ese transporte internacional efectuado en el territorio de este último Estado.

55 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el Reglamento n.º 1072/2009 debe interpretarse en el sentido de que el transportista que ha efectuado un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), de dicho Reglamento, entre Estados miembros está autorizado, en virtud del artículo 8, apartado 6, del mismo Reglamento, a efectuar transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional en el territorio del Estado miembro de destino, siempre que cumpla, no obstante, las condiciones previstas en el artículo 8, apartados 2 a 4, de ese Reglamento.

Costas

56 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Octava) declara:

El Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, debe interpretarse en el sentido de que el transportista que ha efectuado un transporte internacional de mercancías por cuenta propia, en el sentido del artículo 1, apartado 5, letra d), de dicho Reglamento, entre Estados miembros está autorizado, en virtud del artículo 8, apartado 6, del mismo Reglamento, a efectuar transportes de cabotaje consecutivos a ese transporte internacional en el territorio del Estado miembro de destino, siempre que cumpla, no obstante, las condiciones previstas en el artículo 8, apartados 2 a 4, de ese Reglamento.

Firmas