

Intestazione

Nella causa C-937/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia, Germania), con decisione del 25 novembre 2019, pervenuta in cancelleria il 23 dicembre 2019, nel procedimento

KA,

con l'intervento di:

Staatsanwaltschaft Köln,

Bundesamt für Güterverkehr,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da N. Wahl, presidente di sezione, F. Biltgen (relatore) e J. Passer, giudici,

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per KA, da S. Domaradzki, adwokat;
- per il Bundesamt für Güterverkehr, da A. Marquardt, in qualità di agente;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da P. Garofoli, avvocato dello Stato;
- per la Commissione europea, da T. Scharf e da C. Vrignon, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Fatto

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU 2009, L 300, pag. 72).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il ricorrente nel procedimento principale, KA, e il Bundesamt für Güterverkehr (Ufficio federale per il trasporto di merci, Germania; in prosieguo: il «BAG»), in merito all'irrogazione di un'ammenda per violazione delle disposizioni relative ai trasporti di cabotaggio.

Contesto normativo

3 I considerando 13 e 15 del regolamento n. 1072/2009 enunciano quanto segue:

«(13) È opportuno che i trasportatori titolari di licenze comunitarie previste dal presente regolamento e i trasportatori abilitati ad effettuare determinati tipi di servizi di trasporto internazionale siano ammessi ad effettuare servizi di trasporto nazionale all'interno di uno Stato membro in via temporanea in conformità del presente regolamento, senza disporvi di una sede o di un altro stabilimento. (...)

(...)

(15) Fatte salve le disposizioni del trattato [FUE] in materia di diritto di stabilimento, i trasporti di cabotaggio consistono nella fornitura di servizi da parte di trasportatori all'interno di uno Stato membro in cui questi non sono stabiliti e non dovrebbero essere proibiti a condizione che non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continua all'interno di tale Stato membro. Per favorire il rispetto di tale condizione, la frequenza dei trasporti di cabotaggio e il periodo in cui possono essere effettuati dovrebbero essere definiti più chiaramente. In passato tali servizi di trasporto nazionali erano autorizzati a titolo temporaneo. Nella pratica è difficile determinare quali servizi sono autorizzati. È pertanto necessario fissare norme chiare e di facile applicazione».

4 L'articolo 1 di tale regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», prevede quanto segue:

«1. Il presente regolamento si applica ai trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per i percorsi effettuati nel territorio dell'[Unione europea].

(...)

4. Il presente regolamento si applica ai trasporti nazionali di merci su strada effettuati a titolo temporaneo da un trasportatore non residente conformemente alle disposizioni del capo III.

5. I seguenti tipi di trasporto e gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti non richiedono una licenza comunitaria e sono esentati da ogni autorizzazione di trasporto:

a) trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio universale;

b) trasporti di veicoli danneggiati o da riparare;

c) trasporti di merci con autoveicoli la cui massa massima a carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate;

d) trasporti di merci con autoveicoli purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:

i) le merci trasportate sono di proprietà dell'impresa o sono state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, prodotte, estratte, trasformate o riparate;

ii) lo spostamento serve a far affluire le merci all'impresa o a spedirle dall'impresa stessa oppure a spostarle all'interno dell'impresa o, per esigenze aziendali, all'esterno dell'impresa stessa;

iii) gli autoveicoli adibiti a tale trasporto sono guidati da personale alle dipendenze o a disposizione dell'impresa in base a un'obbligazione contrattuale;

iv) i veicoli che trasportano le merci sono di proprietà dell'impresa o sono stati da questa acquistati a credito o noleggiati (...); e

v) tale trasporto costituisce soltanto un'attività accessoria nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa;

e) trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché altri articoli necessari per cure mediche urgenti, in particolare a seguito di calamità naturali.

(...)

6. Le disposizioni di cui al paragrafo 5 non modificano le condizioni alle quali ogni Stato membro subordina l'autorizzazione dei suoi cittadini a svolgere le attività di cui a tale paragrafo».

5 L'articolo 2 del menzionato regolamento, intitolato «Definizioni», così dispone:

«Ai fini del presente regolamento s'intende per:

1) "veicolo": un veicolo a motore immatricolato in uno Stato membro o un complesso di veicoli accoppiati di cui almeno il veicolo a motore sia immatricolato in uno Stato membro, adibiti esclusivamente al trasporto di merci;

(...)

3) "Stato membro ospitante": lo Stato membro nel quale un trasportatore svolge la sua attività diverso dallo Stato membro di stabilimento del trasportatore;

4) "trasportatore non residente": un'impresa di trasporto di merci su strada che svolge la sua attività in uno Stato membro ospitante;

5) "conducente": chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo nell'ambito delle sue mansioni per essere disponibile, all'occorrenza, alla guida;

6) "trasporti di cabotaggio": trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità del presente regolamento;

(...)».

6 Il capo II del medesimo regolamento, intitolato «Trasporti internazionali», contiene l'articolo 3, il quale prevede quanto segue:

«Per effettuare i trasporti internazionali è necessario il possesso di una licenza comunitaria e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche di un attestato di conducente».

7 L'articolo 4 del regolamento n. 1072/2009, intitolato «Licenza comunitaria», anch'esso contenuto nel capo II di quest'ultimo, è così formulato:

«1. La licenza comunitaria è rilasciata da uno Stato membro, in conformità del presente regolamento, a qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che:

a) sia stabilito in tale Stato membro in conformità della legislazione comunitaria e della legislazione nazionale di tale Stato membro; e

b) sia abilitato nello Stato membro di stabilimento, in conformità della legislazione [dell'Unione] e della legislazione nazionale di tale Stato membro in materia di accesso alla professione di trasportatore di merci su strada, ad effettuare trasporti internazionali di merci su strada.

2. La licenza comunitaria è rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento per una durata massima rinnovabile di dieci anni.

(...».

8 Il capo III di tale regolamento, intitolato «Cabotaggio», contiene l'articolo 8 del medesimo, il quale prevede quanto segue:

«1. Qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, è munito di un attestato di conducente è ammesso, alle condizioni fissate dal presente capo, ad effettuare trasporti di cabotaggio.

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori di merci su strada di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con l'autoveicolo dello stesso veicolo, fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. (...)

3. I trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente sono considerati conformi al presente regolamento solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato consecutivamente.

Per ogni operazione effettuata, le prove di cui al primo comma comprendono i dati seguenti:

a) il nome, l'indirizzo e la firma del mittente;

b) il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore;

c) il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che le merci sono state consegnate;

d) il luogo e la data del passaggio di consegna delle merci e il luogo di consegna previsto;

e) la denominazione corrente della natura delle merci e la modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta nonché il numero di colli, i contrassegni speciali e i numeri riportati su di essi;

f) la massa lorda o la quantità altrimenti espressa delle merci;

g) il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio.

4. Non sono richiesti documenti supplementari al fine di dimostrare l'avvenuto rispetto delle condizioni sancite dal presente articolo.

5. Qualsiasi trasportatore abilitato nello Stato membro di stabilimento, conformemente alla legislazione di quest'ultimo, ad effettuare i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere a), b) e c), è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente capo, ad effettuare, a seconda dei casi, trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria.

6. L'ammissione ai trasporti di cabotaggio, nel quadro di trasporti di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere d) ed e), non è soggetta ad alcuna restrizione».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

9 Il ricorrente nel procedimento principale è proprietario di un'impresa avente sede in Polonia che produce imballaggi in legno ed effettua trasporti di merci. Detta impresa è titolare di una licenza comunitaria.

10 Il 10 luglio 2018 un camion immatricolato in Polonia, appartenente al ricorrente nel procedimento principale, è stato sottoposto a un controllo stradale mentre trasportava carta e cartone da un punto di carico situato a Krostitz (Germania) fino ad un punto di scarico situato a Schwedt-sur-Oder (Germania). Si è in tal sede constatato che esso effettuava un trasporto di cabotaggio attestato dai documenti appropriati, vale a dire una bolla di consegna, un ordine di trasporto e una distinta di pesatura.

11 In occasione di tale controllo stradale è stata presentata una lettera di vettura detta «CMR» (Cargo Movement Requirement) a dimostrazione del fatto che il trasporto di cabotaggio di cui trattasi era successivo ad un trasporto internazionale da un altro Stato membro a destinazione dello Stato membro ospitante, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, del regolamento n. 1072/2009. Dal documento così presentato risulta che, lo stesso giorno, il camion di cui trattasi aveva trasportato, dalla fabbrica dell'impresa di proprietà del ricorrente nel procedimento principale, situata in Polonia, merci prodotte e vendute da tale impresa a destinazione di un cliente con sede a Freital (Germania).

12 Il ricorrente nel procedimento principale, nella sua qualità di proprietario del trasportatore, è stato sentito dal BAG in data 9 ottobre 2018. Egli ha dichiarato in tale occasione che il trasporto di cabotaggio, che era stato effettuato sulla strada del ritorno verso la Polonia, era autorizzato in forza dell'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento n. 1072/2009, in quanto era successivo a un trasporto internazionale, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del citato regolamento.

13 Il BAG ha ritenuto che l'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), e l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 1072/2009 non potessero essere applicati in combinato disposto tra loro. A suo avviso, se un trasportatore che ha effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), di tale regolamento, in partenza da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro, fosse autorizzato a effettuare un trasporto di cabotaggio successivo a tale trasporto internazionale, in forza dell'articolo 8, paragrafo 2, di quest'ultimo, ciò renderebbe difficile, se non impossibile, il controllo da parte delle autorità competenti del rispetto delle disposizioni relative ai trasporti di cabotaggio, poiché il trasportatore che

effettua un trasporto internazionale di merci per conto proprio non è tenuto a possedere una licenza comunitaria, né a fornire le prove elencate all'articolo 8, paragrafo 3, del citato regolamento.

14 Pertanto, con decisione del 30 ottobre 2018 il BAG ha irrogato al ricorrente nel procedimento principale un'ammenda di importo pari a EUR 1 250 per violazione della normativa in materia di trasporti di cabotaggio.

15 Il ricorrente nel procedimento principale ha proposto ricorso avverso tale decisione dinanzi al giudice del rinvio.

16 Detto giudice ritiene che la soluzione della controversia di cui è investito dipenda dalla questione se un trasportatore che, conformemente all'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009, abbia effettuato un trasporto internazionale di merci da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro, sia autorizzato a effettuare trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale nel territorio di quest'ultimo Stato membro a norma dell'articolo 8 di tale regolamento. Esso si chiede, più specificamente, se un siffatto trasporto internazionale costituisca un trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, di detto regolamento. A suo avviso, la questione non sembra essere disciplinata in modo uniforme negli Stati membri, in particolare in Polonia e in Germania.

17 In tale contesto, l'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 8, paragrafo 2, prima frase, del [regolamento n. 1072/2009] debba essere interpretato nel senso che configura un trasporto internazionale ai sensi di detta disposizione anche un trasporto effettuato nell'ambito del trasporto previsto all'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), di tale regolamento».

Sulla questione pregiudiziale

Sulla ricevibilità

18 Il ricorrente nel procedimento principale contesta la ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale, asserendo che l'interpretazione del diritto dell'Unione così richiesta non è necessaria per dirimere la controversia nel procedimento principale e che, in ogni caso, la Corte non disporrebbe degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere utilmente alla questione sottoposta.

19 A tal proposito si deve rammentare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, nell'ambito del procedimento ex articolo 267 TFUE, spetta soltanto ai giudici nazionali, cui è stata sottoposta la controversia e che devono assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze del caso, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale al fine di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopongono alla Corte. Di conseguenza, se le questioni sollevate vertono sull'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire. Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell'Unione sono assistite da una presunzione di rilevanza. Il rigetto ad opera della Corte di una domanda presentata da un giudice nazionale è quindi possibile solo qualora appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della controversia principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure qualora la Corte non

disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le vengono sottoposte (v., in tal senso, sentenza del 26 febbraio 2013, Melloni, C-399/11, EU:C:2013:107, punti 28 e 29, e giurisprudenza ivi citata).

20 Orbene, nel caso di specie, non appare in modo manifesto che l'interpretazione dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), e dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 1072/2009, richiesta dal giudice del rinvio, non abbia alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della controversia principale, che riguardi un problema di natura ipotetica, o ancora che la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per fornire una soluzione utile alla questione che le è stata sottoposta. Al contrario, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che il giudice del rinvio esprime, in modo motivato, dubbi in merito all'interpretazione da darsi alle disposizioni del diritto dell'Unione di cui trattasi e fornisce, al riguardo, un'esposizione dei fatti dettagliata.

21 La domanda di pronuncia pregiudiziale dev'essere pertanto dichiarata ricevibile.

Nel merito

22 Occorre ricordare che, secondo una giurisprudenza costante della Corte, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta a quest'ultima fornire al giudice nazionale una risposta utile che gli consenta di dirimere la controversia sottopostagli. In tale prospettiva, spetta alla Corte, se necessario, riformulare le questioni che le sono sottoposte. In effetti, la Corte ha il compito di interpretare tutte le norme del diritto dell'Unione che possano essere utili ai giudici nazionali al fine di dirimere le controversie di cui sono investiti, anche qualora tali norme non siano espressamente indicate nelle questioni ad essa sottoposte da detti giudici (sentenza del 28 giugno 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, punto 40 e giurisprudenza ivi citata).

23 Di conseguenza, benché formalmente il giudice del rinvio abbia limitato la sua questione all'interpretazione dell'articolo 8, paragrafo 2 e dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009, la Corte può nondimeno fornirgli tutti gli elementi interpretativi del diritto dell'Unione che possano essere utili per definire la controversia di cui è investito, a prescindere dal fatto che detto giudice vi abbia fatto riferimento o meno nel formulare le proprie questioni. A tal proposito, la Corte è tenuta a trarre dall'insieme degli elementi forniti dal giudice nazionale e, in particolare, dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi del diritto dell'Unione che richiedono un'interpretazione, tenuto conto dell'oggetto della controversia (sentenza del 28 giugno 2018, Crespo Rey, C-2/17, EU:C:2018:511, punto 41 e giurisprudenza ivi citata).

24 Nel caso di specie, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che il giudice del rinvio intende accertare se un trasportatore che abbia effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009, da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro, sia autorizzato a effettuare trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale nel territorio di quest'ultimo Stato membro ai sensi dell'articolo 8 del regolamento medesimo.

25 Inoltre, lo stesso ricorrente nel procedimento principale ammette che, prima di essere utilizzato per effettuare il trasporto di cabotaggio che è stato sottoposto a un controllo stradale, il suo camion ha trasportato merci, da lui prodotte e vendute, a partire dalla sua fabbrica situata in Polonia verso l'impresa del cliente che

aveva acquistato le merci stesse, situata in Germania, il che non è contestato. Spetterà tuttavia al giudice del rinvio verificare che un siffatto trasporto costituisca un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), da i) a v), del regolamento n. 1072/2009, in particolare per quanto riguarda il requisito introdotto alla lettera v), relativo al carattere accessorio di tale trasporto nell'ambito dell'insieme delle attività dell'impresa.

26 Alla luce delle considerazioni che precedono, la questione sollevata dev'essere intesa come diretta, in sostanza, a stabilire se il regolamento n. 1072/2009 debba essere interpretato nel senso che un trasportatore di merci su strada che abbia effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), di tale regolamento, da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro, sia autorizzato ad effettuare trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale nel territorio di quest'ultimo Stato membro ai sensi dell'articolo 8 di detto regolamento e, in caso affermativo, a quali condizioni.

27 In proposito occorre ricordare che, conformemente al suo articolo 1, paragrafi 1 e 4, il regolamento n. 1072/2009 si applica, segnatamente, ai trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per i percorsi effettuati nel territorio dell'Unione nonché ai trasporti di cabotaggio che, conformemente all'articolo 2, punto 6, di tale regolamento, sono definiti come «trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante».

28 Il regolamento n. 1072/2009 enuncia, al suo capo II, le norme alle quali sono soggetti i trasporti internazionali. Tale capo II include l'articolo 3 di detto regolamento, che enuncia il principio generale secondo cui «[p]er effettuare i trasporti internazionali è necessario il possesso di una licenza comunitaria e, qualora il conducente sia cittadino di un paese terzo, anche di un attestato di conducente».

29 L'articolo 1, paragrafo 5, lettere da a) a e), del regolamento n. 1072/2009 dispone tuttavia che, nell'ambito di taluni tipi di trasporto, ai trasportatori di merci su strada non è richiesta una licenza comunitaria ed essi sono esentati da ogni autorizzazione di trasporto. È il caso dei trasporti postali effettuati nell'ambito di un regime di servizio universale [articolo 1, paragrafo 5, lettera a), di tale regolamento], dei trasporti di veicoli danneggiati o da riparare [articolo 1, paragrafo 5, lettera b), di detto regolamento], dei trasporti di merci con autoveicoli la cui massa massima a carico ammissibile, compresa quella dei rimorchi, non superi le 3,5 tonnellate [articolo 1, paragrafo 5, lettera c), del regolamento stesso] e dei trasporti di merci con autoveicoli effettuati per conto proprio [articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009] o dei trasporti di medicinali, apparecchi e attrezzature mediche, nonché altri articoli necessari per cure mediche urgenti, in particolare a seguito di calamità naturali [articolo 1, paragrafo 5, lettera e), del regolamento n. 1072/2009].

30 Dal combinato disposto di tali disposizioni risulta che i trasporti internazionali di merci effettuati per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009, non sono soggetti ai requisiti previsti all'articolo 3 dello stesso.

31 Il capo III del regolamento n. 1072/2009, recante il titolo «Cabotaggio», enuncia le norme riguardanti i trasporti di cabotaggio. Tale capo III include, in particolare, l'articolo 8 del regolamento stesso, dal titolo «Principio generale», il quale stabilisce le norme generali applicabili ai trasporti di cabotaggio.

32 Occorre rilevare che tale articolo 8 prevede norme distinte per quanto riguarda l'ammissione ai trasporti di cabotaggio, a seconda che questi siano successivi ad un trasporto internazionale di merci su strada effettuato per conto terzi o a un trasporto internazionale di merci su strada effettuato per conto proprio.

33 Invero, per un verso, l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 1072/2009 dispone che «[q]ualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, è munito di un attestato di conducente è ammesso, alle condizioni fissate dal presente capo, ad effettuare trasporti di cabotaggio».

34 Ne consegue che i trasportatori che hanno effettuato un trasporto internazionale di merci su strada per conto terzi da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro sono autorizzati a effettuare, nel territorio di quest'ultimo Stato membro, trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale se rispettano i requisiti previsti all'articolo 3 del regolamento n. 1072/2009.

35 Per altro verso, l'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento n. 1072/2009 stabilisce che l'ammissione ai trasporti di cabotaggio, nel quadro dei trasporti di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), di tale regolamento, non è soggetta ad alcuna restrizione.

36 Poiché, come ricordato al punto 27 della presente sentenza, la nozione di «trasporti di cabotaggio» è definita, ai fini del regolamento n. 1072/2009, come «trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi», l'articolo 8, paragrafo 6, di tale regolamento non può riguardare i trasporti di cabotaggio effettuati per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del citato regolamento, contrariamente a quanto sostenuto dal BAG, dal governo italiano e dalla Commissione europea nelle loro osservazioni scritte.

37 L'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento n. 1072/2009 dev'essere inteso, in realtà, nel senso che esso introduce una deroga al principio generale sancito all'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento.

38 Infatti, conformemente all'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009, i trasporti internazionali di merci effettuati per conto proprio, come rilevato al punto 30 della presente sentenza, non sono soggetti ai requisiti di cui all'articolo 3 del regolamento stesso.

39 Pertanto, dal combinato disposto dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009 e dell'articolo 8, paragrafo 6, del medesimo risulta che i trasportatori che hanno effettuato un trasporto internazionale di merci su strada per conto proprio da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro sono ammessi ad effettuare trasporti di cabotaggio nel territorio di quest'ultimo Stato membro, senza essere soggetti ai requisiti di cui all'articolo 3 e all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento in parola.

40 Si deve pertanto dichiarare che un trasportatore di merci su strada che abbia effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009, da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro è autorizzato, conformemente all'articolo 8, paragrafo 6, di tale regolamento, ad effettuare trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale nel territorio di quest'ultimo Stato membro, senza essere soggetto ai requisiti previsti all'articolo 3 e all'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento.

41 Per quanto riguarda le modalità relative a tali trasporti di cabotaggio, si deve sottolineare che l'articolo 8, paragrafi da 2 a 5, del regolamento n. 1072/2009 stabilisce le condizioni alle quali i trasportatori possono effettuare detti trasporti.

42 A norma dell'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, del regolamento n. 1072/2009, «[u]na volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori di merci su strada di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con l'autoveicolo dello stesso veicolo, fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante». Tale disposizione precisa inoltre che «[l]'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata».

43 L'articolo 8, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento n. 1072/2009 dispone che «[e]ntro il termine di cui al primo comma, i trasportatori di merci su strada possono effettuare in qualsiasi Stato membro alcuni o tutti i trasporti di cabotaggio ammessi a norma del primo comma, purché siano limitati ad un trasporto per Stato membro entro tre giorni dall'ingresso del veicolo vuoto nel territorio dello Stato membro in questione».

44 L'articolo 8, paragrafo 3, primo comma, del regolamento n. 1072/2009 stabilisce che «[i] trasporti nazionali di merci su strada effettuati nello Stato membro ospitante da un trasportatore non residente», vale a dire i trasporti di cabotaggio, sono considerati conformi al regolamento stesso «solo se il trasportatore può produrre prove che attestino chiaramente il trasporto internazionale in entrata nonché ogni trasporto di cabotaggio che abbia effettuato consecutivamente».

45 Tali prove, elencate all'articolo 8, paragrafo 3, secondo comma, lettere da a) a g), del regolamento n. 1072/2009, comprendono i seguenti elementi per ciascun trasporto: il nome, l'indirizzo e la firma del mittente [articolo 8, paragrafo 3, lettera a), di tale regolamento], il nome, l'indirizzo e la firma del trasportatore [articolo 8, paragrafo 3, lettera b), del medesimo regolamento], il nome e l'indirizzo del destinatario, nonché la sua firma e la data di consegna una volta che le merci sono state consegnate [articolo 8, paragrafo 3, lettera c), del suddetto regolamento], il luogo e la data del passaggio di consegna delle merci e il luogo di consegna previsto [articolo 8, paragrafo 3, lettera d), del regolamento n. 1072/2009], la denominazione corrente della natura delle merci e la modalità d'imballaggio e, per le merci pericolose, la denominazione generalmente riconosciuta nonché il numero di colli, i contrassegni speciali e i numeri riportati su di essi [articolo 8, paragrafo 3, lettera e), di tale regolamento], la massa lorda o la quantità altrimenti espressa delle merci [articolo 8, paragrafo 3, lettera f), del regolamento in parola] nonché il numero di targa del veicolo a motore e del rimorchio [articolo 8, paragrafo 3, lettera g), del medesimo regolamento].

46 L'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento n. 1072/2009 stabilisce che non sono richiesti documenti supplementari al fine di dimostrare l'avvenuto rispetto delle condizioni sancite dall'articolo 8 del regolamento stesso.

47 Occorre rilevare che, benché l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 1072/2009 faccia riferimento ai «trasportatori di merci su strada di cui al paragrafo 1» di tale articolo 8 e benché, come rilevato al punto 37 della

presente sentenza, l'articolo 8, paragrafo 1, di detto regolamento non sia applicabile ai trasportatori che hanno effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, tale circostanza non può mettere in discussione il fatto che le modalità relative ai trasporti di cabotaggio previste all'articolo 8, paragrafi da 2 a 4, di detto regolamento sono destinate ad applicarsi a tutti i trasporti di cabotaggio, che sono per definizione effettuati per conto terzi, indipendentemente dal fatto che siano successivi a un trasporto internazionale di merci effettuato per conto terzi o a un trasporto internazionale di merci effettuato per conto proprio.

48 Invero, come dimostrato dall'uso dei termini «è ammesso, alle condizioni fissate dal presente capo» o ancora dall'uso dei termini «[l']ammissione ai trasporti di cabotaggio», rispettivamente, all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 1072/2009 e all'articolo 8, paragrafo 6, dello stesso, tali disposizioni disciplinano unicamente l'ammissione ai trasporti di cabotaggio.

49 Inoltre, sebbene, al pari dei trasporti internazionali di merci per conto proprio, i trasporti di merci su strada per conto terzi di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettere da a) a c), del regolamento n. 1072/2009 non siano soggetti ai requisiti previsti all'articolo 3 di tale regolamento, resta il fatto che, conformemente all'articolo 8, paragrafo 5, di detto regolamento, i trasportatori sono autorizzati a effettuare trasporti di cabotaggio dello stesso tipo o con veicoli della stessa categoria purché rispettino le condizioni stabilite al capo III del medesimo regolamento, riguardante il cabotaggio. Di conseguenza, tali trasporti di cabotaggio sono, in ogni caso, soggetti alle condizioni stabilite dall'articolo 8, paragrafi da 2 a 4, del regolamento n. 1072/2009.

50 Pertanto, le modalità relative ai trasporti di cabotaggio di cui all'articolo 8, paragrafi da 2 a 4, del regolamento n. 1072/2009 sono applicabili non solo ai trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale di merci per conto terzi, ma altresì ai trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009.

51 Solo un'interpretazione siffatta è conforme all'obiettivo perseguito dal regolamento n. 1072/2009. Invero, il fatto di assoggettare tutti i trasporti di cabotaggio, compresi quelli successivi a un trasporto internazionale per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009, alle condizioni previste dall'articolo 8, paragrafi da 2 a 4, di tale regolamento, consente di garantire l'effetto utile delle norme rigorose che disciplinano i trasporti di cabotaggio, in quanto ciò evita che tali trasporti siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continua all'interno dello Stato membro ospitante e garantisce pertanto il carattere temporaneo del cabotaggio, che, conformemente ai suoi considerando 13 e 15, rappresenta uno degli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 1072/2009.

52 Ne consegue che, al fine di garantire l'effetto utile del regolamento n. 1072/2009, i trasportatori che hanno effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), di tale regolamento, da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro, sono autorizzati ad effettuare, nel territorio di quest'ultimo Stato membro, trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale, purché tuttavia siano rispettate le condizioni stabilite dall'articolo 8, paragrafi da 2 a 4, del regolamento stesso.

53 Tale conclusione non può essere messa in discussione dall'argomento dedotto dal BAG e dal governo italiano, secondo cui, poiché i trasportatori che effettuano trasporti internazionali di merci per conto proprio non sono

tenuti a possedere una licenza comunitaria e, se del caso, un attestato di conducente, è impossibile, nell'ambito di un trasporto di cabotaggio successivo a tali trasporti internazionali, verificare il rispetto delle norme relative ai trasporti di cabotaggio e in particolare delle condizioni stabilite dall'articolo 8 del regolamento n. 1072/2009, e garantire il carattere temporaneo del trasporto di cabotaggio.

54 Al contrario, dagli elementi del fascicolo di cui dispone la Corte risulta che è possibile esigere dai trasportatori, i quali, dopo aver effettuato un trasporto internazionale per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), del regolamento n. 1072/2009, da uno Stato membro a destinazione di un altro Stato membro, effettuino successivamente un trasporto di cabotaggio nel territorio di quest'ultimo Stato membro, la produzione di prove che attestino chiaramente il trasporto internazionale stesso nonché ogni trasporto di cabotaggio effettuato consecutivamente, a norma dell'articolo 8, paragrafo 3, di tale regolamento. Infatti, nel caso di specie, il ricorrente nel procedimento principale, nella sua qualità di trasportatore, è stato in grado, in occasione del controllo stradale cui è stato sottoposto il suo camion, di presentare alle autorità competenti la lettera di vettura che attestava chiaramente il trasporto internazionale per conto proprio a destinazione dello Stato membro interessato, nonché i documenti appropriati relativi al trasporto di cabotaggio successivo a tale trasporto internazionale, effettuato nel territorio di quest'ultimo.

55 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che il regolamento n. 1072/2009 deve essere interpretato nel senso che un trasportatore che ha effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), di tale regolamento, in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un altro Stato membro, è autorizzato, a norma dell'articolo 8, paragrafo 6, di detto regolamento, ad effettuare trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale nel territorio di quest'ultimo Stato membro, purché, tuttavia, siano rispettate le condizioni stabilite dall'articolo 8, paragrafi da 2 a 4, del medesimo regolamento.

Sulle spese

56 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

PQM

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

Il regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada, deve essere interpretato nel senso che un trasportatore che ha effettuato un trasporto internazionale di merci per conto proprio, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera d), di tale regolamento, in partenza da uno Stato membro e a destinazione di un altro Stato membro, è autorizzato, a norma dell'articolo 8, paragrafo 6, di detto regolamento, ad effettuare trasporti di cabotaggio successivi a tale trasporto internazionale nel territorio di quest'ultimo Stato membro, purché, tuttavia, siano rispettate le condizioni stabilite dall'articolo 8, paragrafi da 2 a 4, del medesimo regolamento.

