

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

9 settembre 2021

"Rinvio pregiudiziale - Trasporti su strada - Armonizzazione di talune disposizioni della normativa sociale - Regolamento (CE) n. 561/2006 - Articolo 3, lettera a) - Mancata applicazione del regolamento ai trasporti su strada effettuati da veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri - Veicolo destinato a utilizzo misto - Articolo 19, paragrafo 2 - Sanzione extraterritoriale - Violazione constatata sul territorio di uno Stato membro commessa sul territorio di un altro Stato membro - Principio di legalità dei reati e delle pene - Regolamento (CEE) n. 3821/85 - Tachigrafo nel settore dei trasporti su strada - Articolo 15, paragrafo 2 - Obbligo di inserimento della carta del conducente - Articolo 15, paragrafo 7 - Obbligo di presentare su richiesta degli addetti ai controlli la carta del conducente - Mancato inserimento della carta del conducente nel tachigrafo nei 28 giorni precedenti il giorno del controllo"

Nella causa C-906/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia), con decisione del 7 maggio 2019, pervenuta in cancelleria l'11 dicembre 2019, nel procedimento penale nei confronti di FO,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da E. Regan, presidente di sezione, M. Ilešič, E. Juhász (relatore), C. Lycourgos e I. Jarukaitis, giudici,

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per il governo francese, da E. de Moustier e A. Ferrand, in qualità di agenti;

- per la Commissione europea, da C. Vrignon e L. Malferrari, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 4 marzo 2021,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Svolgimento del processo - Motivi della decisione

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, lettera a), e dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU 2006, L 102, pag. 1), in combinato disposto con il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU 1985, L 370, pag. 8), come modificato dal regolamento n. 561/2006 (in prosieguo: il "regolamento n. 3821/85").

2 La domanda è stata presentata nell'ambito di un procedimento penale intentato dal Pubblico Ministero (Francia) contro FO, gestore di un'impresa di trasporto su strada stabilita in Germania, per il mancato inserimento, da parte di uno dei conducenti di autobus impiegati dalla sua impresa, della carta del conducente nel tachigrafo del veicolo guidato da quest'ultimo.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Il regolamento n. 3821/85

3 Il regolamento n. 3821/85 ha abrogato e sostituito il regolamento (CEE) n. 1463/70 del Consiglio, del 20 luglio 1970, relativo all'istituzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU 1970, L 164, pag. 1). Il regolamento n. 3821/85 è stato a sua volta abrogato e sostituito dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento n. 3821/85 e modifica il regolamento n. 561/2006 (GU 2014, L 60, pag. 1). Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti di cui ai procedimenti principali, occorre fare riferimento al regolamento n. 3821/85.

4 L'articolo 3, paragrafo 1, prima frase, del regolamento n. 3821/85 disponeva quanto segue:

"L'apparecchio di controllo deve essere montato e utilizzato sui veicoli adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci ed immatricolati in uno Stato membro, ad eccezione dei veicoli elencati all'articolo 3 del regolamento [n. 561/2006]".

5 L'articolo 15 del regolamento n. 3821/85 prevedeva quanto segue:

"(...)

2. I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o le carte del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il foglio di registrazione o la carta del conducente sono ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il loro ritiro sia autorizzato diversamente. Nessun foglio di registrazione o carta del conducente deve essere utilizzato per un periodo più lungo di quello per il quale era destinato.

(...)

3. I conducenti:

- devono preoccuparsi della concordanza tra la registrazione dell'ora sul foglio e l'ora legale nel paese di immatricolazione del veicolo;

- devono azionare i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:

- a) (...) tempo di guida;

- b) per "altro compito" si intende qualsiasi attività diversa dalla guida, definita all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto [(GU 2002, L 80, pag. 35)], nonché qualsiasi attività svolta per lo stesso o per un altro datore di lavoro nel settore del trasporto o al di fuori; (...)

(...)

7. a) Il conducente, quando guida un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

i) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dal conducente stesso nei quindici giorni precedenti,

ii) la carta del conducente se è titolare di una siffatta carta, e

iii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti nella settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come richiesto dal presente regolamento e dal regolamento [n. 561/2006].

Tuttavia, dopo il 1° gennaio 2008, i periodi di tempo di cui ai punti i) e iii) comprenderanno la giornata in corso e i ventotto giorni precedenti.

b) Il conducente, quando guida un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato IB, deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli:

i) la carta di conducente di cui è titolare,

ii) ogni registrazione manuale e tabulato fatti durante la settimana in corso e nei quindici giorni precedenti, come stabilito dal presente regolamento e dal regolamento [n. 561/2006], e

iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al precedente comma nel caso in cui in tale periodo abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I.

Tuttavia, dopo il 1° gennaio 2008, i periodi di tempo di cui al punto ii) comprenderanno la giornata in corso e i [28] giorni precedenti.

c) Un agente abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento [n. 561/2006] attraverso l'esame dei fogli di registrazione, dei dati visualizzati o stampati che sono stati registrati dall'apparecchio di controllo o tramite la carta del conducente o, in assenza di essi, attraverso l'esame di qualsiasi altro documento probante che permetta di giustificare l'inosservanza di una delle disposizioni quali quelle di cui all'articolo 16, paragrafi 2 e 3".

(...)"

Il regolamento n. 561/2006

6 Il considerando 17 del regolamento n. 561/2006, che ha sostituito e abrogato il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU 1985, L 370, pag. 1) prevede quanto segue:

"(17) Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale (...)"

7 L'articolo 1 del regolamento n. 561/2006 così dispone:

"Il presente regolamento disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Il presente regolamento mira inoltre ad ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada".

8 L'articolo 3, lettera a), di detto regolamento stabilisce che esso non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di "veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri".

9 Ai sensi dell'articolo 4, lettera e), del regolamento, per "altre mansioni" si intendono "le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla guida", ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva [2002/15], nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti"

10 Il paragrafo 5 dell'articolo 6 del regolamento n. 561/2006, che stabilisce i periodi massimi di guida giornalieri, settimanali e quindicinali, recita quanto segue:

"Il conducente registra fra le "altre mansioni" i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dal campo di applicazione del presente

regolamento, nonché i tempi di "disponibilità", di cui all'articolo 15, paragrafo 3, lettera c), del regolamento [n. 3821/85], dall'ultimo periodo di riposo giornaliero o settimanale effettuato. Tali dati sono inseriti manualmente sul foglio di registrazione o sul tabulato, o grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo".

11 Il capo V del regolamento n. 561/2006, intitolato "Procedure di controllo e sanzioni", contiene gli articoli da 16 a 25.

12 L'articolo 19 del medesimo regolamento dispone quanto segue:

"1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento [n. 3821/85] e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento [n. 3821/85] è soggetta a più di una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali provvedimenti e le disposizioni in materia di sanzioni entro la data di cui all'articolo 29, secondo comma. La Commissione ne informa gli Stati membri.

2. Uno Stato membro autorizza le autorità competenti a infliggere una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

(...)

4. Gli Stati membri provvedono affinché un sistema di sanzioni proporzionate, che possono includere sanzioni pecuniarie, si applichi nei casi di inosservanza del presente regolamento o del regolamento [n. 3821/85] da parte delle imprese o dei caricatori, spedizionieri, operatori turistici, capifila, subappaltatori e agenzie di collocamento conducenti ad esse associati".

Diritto francese

13 L'articolo L. n. 3315 del 5, primo comma, del code des transports (codice dei trasporti) prevede la pena di sei mesi di reclusione e un'ammenda di EUR 3 750 in caso di trasporto su strada con una carta del conducente non conforme o non appartenente al conducente che la utilizza, o in caso di mancato inserimento della carta nel tachigrafo del veicolo.

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

14 Il 2 aprile 2013, a Versailles (Francia), i funzionari della divisione della prevenzione e della repressione della delinquenza stradale hanno effettuato un controllo su strada di un pullman gestito da un'impresa di trasporti con sede a S. (G.).

15 Al momento del controllo, al conducente è stato chiesto di fornire la prova della sua attività per il giorno corrente e per i 28 giorni precedenti. Si è quindi constatato che, nei 9 giorni nel periodo dal 5 al 16 marzo 2013, il veicolo era stato guidato senza che la carta del conducente fosse inserita nel tachigrafo.

16 A seguito di questi fatti, FO, il direttore di questa impresa di trasporto, è stato perseguito ai sensi del primo comma dell'articolo L. n. 3315 del 5 del codice dei trasporti per aver commesso, in nove occasioni, l'infrazione di cui alla suddetta disposizione.

17 Il tribunal correctionnel de Versailles (tribunale penale di Versailles, Francia) ha accertato la sussistenza dei fatti e ha comminato nei confronti dell'imputato un'ammenda di EUR 10 125.

18 Dinanzi alla Cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles, Francia), FO ha sostenuto che i tribunali penali francesi non avevano competenza territoriale. Infatti, né il diritto francese, in virtù del principio di territorialità del diritto penale, né l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 consentirebbero alle autorità francesi di perseguire l'autore dei fatti denunciati, poiché questi sono stati commessi sul territorio di un altro Stato membro dell'Unione europea.

19 Con sentenza del 2 maggio 2018, la Cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) ha confermato la sentenza del Tribunale di primo grado sia sulla colpevolezza che sulla condanna. Per quanto riguarda, in particolare, l'eccezione di competenza sollevata da FO, essa ha constatato che gli atti denunciati rientravano nell'ambito di applicazione delle disposizioni dell'articolo L. n. 3315 del 5 del codice dei trasporti adottate per l'applicazione del regolamento n. 3821/85 e ha sottolineato che la deroga esplicita al principio di territorialità dell'azione penale, prevista dall'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006, si riferiva non solo alle disposizioni di quest'ultimo regolamento ma anche a quelle del regolamento n. 3821/85.

20 FO ha proposto ricorso dinanzi alla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia), chiedendo di sottoporre alla Corte una questione pregiudiziale in ordine alla competenza territoriale dei tribunali penali francesi.

21 Egli contesta inoltre alla cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) di non aver risposto al suo argomento secondo cui la normativa sul periodo di guida e sui periodi di riposo non si applica ai tragitti di linea inferiori a 50 chilometri. In particolare, FO sostiene che, durante i 9 giorni che si inseriscono nel periodo di 28 giorni precedente il giorno del controllo, il conducente del veicolo oggetto del procedimento principale non era assoggettato all'obbligo di inserire la carta del conducente nel tachigrafo, dal momento che, nei tragitti effettuati in tale data, il veicolo era adibito al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri. Secondo FO, dal momento che questi tragitti non ricadono nella sfera del regolamento n. 561/2006, in forza del suo articolo 3, lettera a), gli obblighi previsti dall'articolo 15 del regolamento n. 3821/85 non si imponevano con riguardo a detti tragitti.

22 La Corte di Cassazione si interroga, in primo luogo, sull'interpretazione dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006.

23 A questo proposito, questo giudice osserva che, se FO ritiene che tale disposizione consenta unicamente a uno Stato membro di sanzionare le infrazioni al regolamento n. 561/2006 accertate sul suo territorio e commesse sul territorio di un altro Stato membro, sarebbe possibile interpretare tale disposizione nel senso che essa consente anche di sanzionare le infrazioni al regolamento n. 3821/85 commesse sul territorio di un altro Stato membro, poiché la sanzione di tali infrazioni potrebbe essere considerata come necessaria per la repressione delle infrazioni al regolamento n. 561/2006. Inoltre, se una disposizione deve essere interpretata tenendo conto non solo dei suoi termini, ma anche del suo contesto e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui fa parte, l'interpretazione estensiva dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 corrisponderebbe all'obiettivo perseguito da tale regolamento, ossia il miglioramento delle condizioni di lavoro del personale del settore stradale e della sicurezza stradale in generale.

24 La Corte di cassazione ricorda inoltre che la violazione dell'obbligo, previsto dall'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85, di esibire, su richiesta degli addetti ai controlli, le schede di controllo e qualsiasi informazione relativa al giorno in corso e ai 28 giorni precedenti, è necessariamente accertata nel territorio dello Stato membro in cui ha luogo il controllo e che avvia l'azione penale, di modo che non si porrebbe la questione se l'infrazione sia stata commessa, in parte, nel territorio di un altro Stato membro.

25 In secondo luogo, la Corte di cassazione si chiede se gli obblighi previsti dall'articolo 15 del regolamento n. 3821/85 si applicano in caso di uso "misto" di un veicolo, vale a dire quando il veicolo viene utilizzato, durante un periodo di 28 giorni, sia al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non

supera i 50 chilometri, ai sensi dell'eccezione di cui all'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, sia ai trasporti che rientrano nel campo di applicazione di tale regolamento.

26 In tali circostanze, la Cour de cassation (Corte di cassazione) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

"1) Se le disposizioni dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento [n. 561/2006], secondo le quali "[u]no Stato membro autorizza le autorità competenti a infliggere una sanzione a un'impresa e/o un conducente per un'infrazione al presente regolamento rilevata sul suo territorio e per la quale non sia già stata imposta una sanzione, anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo", si applichino unicamente alle infrazioni delle disposizioni di tale regolamento o altresì alle infrazioni delle disposizioni del regolamento [n. 3821/85], che è stato sostituito dal regolamento [n. 165/2014].

2) Se l'articolo 3, lettera a), del regolamento [n. 561/2006] debba essere interpretato nel senso che un conducente è autorizzato a derogare alle disposizioni dell'articolo 15, paragrafi 2 e 7, del regolamento [n. 3821/85], che è stato sostituito dal regolamento [n. 165/2014], in base alle quali il conducente deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli, i fogli di registrazione e ogni registrazione durante la giornata in corso e nei ventotto giorni precedenti, in caso di utilizzo durante un periodo di ventotto giorni di un veicolo per tragitti che in parte rientrano nell'ambito di applicazione della suddetta deroga, e in parte non sono soggetti ad alcuna deroga all'uso di un apparecchio di controllo".

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla seconda questione

27 Con la seconda questione, che va risolta per prima, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che un conducente che effettua operazioni di trasporto su strada rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento è tenuto ad esibire, su richiesta degli addetti ai controlli, la carta del conducente, i fogli di registrazione e tutte le informazioni relative al periodo costituito dal giorno del controllo e dai 28 giorni precedenti, ai sensi dell'articolo 15, paragrafi 2, 3 e 7, del regolamento n. 3821/85, anche nel caso in cui, durante tale periodo, il conducente abbia parimenti trasportato passeggeri con lo stesso veicolo in servizio regolare di linea il cui percorso non superi i 50 chilometri.

28 Dalla decisione di rinvio si evince che tale questione viene sollevata nell'ambito di una controversia in cui il gestore dell'impresa di trasporto in questione è stato perseguito in ragione del fatto che un conducente, dipendente dell'impresa ha ommesso di inserire la carta del conducente nel tachigrafo durante un periodo in cui ha effettuato operazioni di trasporto passeggeri su un servizio regolare con un percorso non superiore a 50 chilometri.

29 Occorre ricordare che il regolamento n. 561/2006, come risulta dal suo articolo 1, fissa le norme relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo che devono essere rispettati dai conducenti che effettuano il trasporto di merci e passeggeri su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza tra i modi di trasporto interno, in particolare per quanto riguarda il settore stradale, e per migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale, mirando nel contempo a promuovere migliori pratiche di monitoraggio e applicazione da parte degli Stati membri e migliori metodi di lavoro nel settore del trasporto stradale. Quanto al regolamento n. 3821/85, esso stabilisce, in particolare, i requisiti per l'omologazione, l'installazione, la prova e l'uso dell'apparecchio di controllo utilizzato nel trasporto su strada per verificare il rispetto di alcune disposizioni della legislazione sociale relativa ai trasporti, in particolare quelle previste dal regolamento n. 561/2006.

30 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 3821/85, i veicoli utilizzati per il trasporto su strada di passeggeri o merci e immatricolati in uno Stato membro dell'Unione, ad eccezione dei veicoli di cui all'articolo 3 del regolamento n. 561/2006, devono essere dotati di un apparecchio di controllo. Orbene, ai sensi dell'articolo 3, lettera a) di quest'ultimo regolamento, esso non si applica al trasporto su strada in veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri.

31 Occorre quindi determinare in che misura tale esclusione dall'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 possa incidere sugli obblighi previsti dall'articolo 15 del regolamento n. 3821/85 in materia di registrazione dei periodi di guida e di controllo, nell'ipotesi di uso misto di un veicolo, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, consistente nell'effettuare in parte trasporti su strada rientranti nelle disposizioni del regolamento n. 561/2006 e in parte il trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non superi i 50 chilometri.

32 Per quanto riguarda la formulazione dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, occorre rilevare che l'espressione "veicoli adibiti" per il trasporto di passeggeri in "servizio regolare" il cui percorso non supera i 50 chilometri, che compare in tale disposizione, suggerisce, come rilevato in sostanza dall'avvocato generale al paragrafo 32 delle sue conclusioni, che essa riguarda solo i veicoli adibiti esclusivamente a tale trasporto, ad esclusione dei veicoli utilizzati solo occasionalmente a tale scopo.

33 Inoltre, occorre rilevare che l'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, nella misura in cui introduce un'eccezione all'ambito di applicazione di tale regolamento, deve essere interpretato in modo restrittivo. In particolare, una tale eccezione non può essere interpretata in modo tale da estendere i suoi effetti al di là di quanto necessario per assicurare la protezione degli interessi che essa intende garantire, e la portata di tale eccezione deve essere determinata tenendo conto degli obiettivi della legislazione in questione (v., per analogia, sentenza del 3 ottobre 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).

34 Orbene, per quanto riguarda gli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 561/2006, occorre ricordare che, conformemente al suo considerando 17 e al suo articolo 1, tale regolamento mira ad armonizzare le condizioni di concorrenza tra i modi di trasporto interno, in particolare per quanto riguarda il settore stradale, e a migliorare le condizioni di lavoro del personale di tale settore e la sicurezza stradale, obiettivi che si riflettono, tra l'altro, nell'obbligo di dotare, in linea di principio, i veicoli per il trasporto su strada di un tachigrafo omologato che consenta di controllare il rispetto dei periodi di guida e di riposo dei conducenti (sentenza del 2 marzo 2017 5 C.N., C-245/15, UE:C:2017:156, punto 28 e giurisprudenza ivi citata).

35 A tal riguardo, occorre sottolineare che la Corte ha già avuto occasione di statuire che l'obbligo, per il conducente, di registrare tutti i periodi di cui all'articolo 15, paragrafo 3, lettera b), del regolamento n. 3821/85 riguarda anche i periodi dedicati da quest'ultimo alla guida nell'ambito di un servizio di trasporto che, ai sensi dell'articolo 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85 e dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 3821/85, esula dalla sfera di applicazione del regolamento n. 3821/85. Infatti, un periodo di tal genere costituisce un periodo di attività effettivo del conducente, durante il quale questi non dispone liberamente del proprio tempo e che, nella misura in cui produrrà effetti sullo stato di affaticamento del conducente, può influenzare la sua guida (v., in tal senso, sentenza del 18 gennaio 2001, S.M.C. e a., C-297/99, EU:C:2001:37, punti 10, 25 e da 36 a 39).

36 L'influenza sulla capacità di guidare può verificarsi anche se i giorni in cui manca la registrazione sono diversi da quelli in cui la registrazione viene regolarmente effettuata. Infatti, il mancato rispetto delle regole sui tempi di guida, le pause e i periodi di riposo non rivelati dall'apparecchio di controllo nei giorni in cui manca il registratore può avere un effetto negativo sulla capacità fisica e psicologica del conducente per un periodo successivo.

37 Tale interpretazione è corroborata dall'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento n. 561/2006, che impone al conducente di registrare come "altre mansioni" il tempo trascorso alla guida di un veicolo utilizzato per operazioni commerciali non rientranti nel campo di applicazione di tale regolamento.

38 Pertanto, adottare un'interpretazione dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 secondo cui l'esclusione dall'ambito di applicazione di tale regolamento prevista da detta disposizione non è limitata all'uso esclusivo del veicolo in questione ai fini del particolare trasporto su strada di cui a tale disposizione sarebbe in contrasto con l'obiettivo perseguito da tale regolamento di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale, rendendo inapplicabile il regolamento n. 561/2006 a taluni usi di tale veicolo che possono incidere sulla guida ed escludendo la presa in considerazione di tali usi nella verifica della conformità all'articolo 15, paragrafi 2, 3 e 7, del regolamento n. 3821/85.

39 Ciò premesso, occorre rispondere alla seconda questione affermando che l'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che un conducente che effettua trasporti su strada rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento è tenuto ad esibire, su richiesta degli addetti ai controlli, la carta del conducente, i fogli di registrazione e tutte le informazioni relative al periodo costituito dal giorno del controllo e dai 28 giorni precedenti, ai sensi dell'articolo 15, paragrafi 2, 3 e 7, del regolamento n. 3821/85, anche nel caso in cui, durante tale periodo, il conducente abbia parimenti, con lo stesso veicolo, trasportato passeggeri nell'ambito di un servizio regolare di linea, il cui percorso non superi i 50 chilometri.

Sulla prima questione

40 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che osta a che le autorità competenti di uno Stato membro impongano una sanzione al conducente di un veicolo o a un'impresa di trasporto per un'infrazione al regolamento n. 3821/85 commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo ma accertata sul suo territorio e che non abbia già dato luogo a una sanzione.

41 Occorre intanto rilevare che, nei suoi stessi termini inequivocabili, l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 prevede che uno Stato membro possa consentire alle autorità competenti di infliggere una sanzione a un'impresa e/o a un conducente per un'infrazione constatata sul suo territorio e per la quale non sia già stata inflitta una sanzione, anche se tale infrazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo, solo se l'infrazione è "in violazione del presente regolamento". L'uso di queste ultime parole chiarisce quindi che questa disposizione riguarda esclusivamente le violazioni del regolamento n. 561/2006 e non quelle del regolamento n. 3821/85.

42 Tale interpretazione è confortata dal contesto in cui si inserisce l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006.

43 Infatti, occorre rilevare che, da parte sua, l'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006 impone esplicitamente agli Stati membri di stabilire norme relative alle sanzioni in caso di violazione di tale regolamento "e" del regolamento n. 3821/85, e precisa parimenti, al paragrafo 4, che gli Stati membri devono garantire l'istituzione di un sistema proporzionato di sanzioni, che possono comprendere sanzioni pecuniarie, per le violazioni del regolamento n. 561/2006 "o" del regolamento n. 3821/85.

44 Tuttavia, il fatto che detto articolo 19 si riferisca, ai paragrafi 1 e 4, alle infrazioni dei regolamenti n. 561/2006 e 3821/85, mentre al paragrafo 2 si riferisce solo alle infrazioni del regolamento n. 561/2006, conferma che quest'ultimo paragrafo non può essere interpretato come riferito alle infrazioni del regolamento n. 3821/85.

45 Ne consegue che, allo stato attuale del diritto dell'Unione, le autorità competenti di uno Stato membro non possono comminare sanzioni per le infrazioni al regolamento n. 3821/85, accertate sul territorio di tale Stato membro ma commesse sul territorio di un altro Stato membro. Nella misura in cui questo aspetto della normativa dell'Unione vigente può avere effetti negativi sulle condizioni di lavoro dei conducenti e sulla sicurezza stradale, spetta al legislatore dell'Unione decidere se modificarle (v., per analogia, sentenza del 18 gennaio 2001, S.M.C. e a., C-297/99, EU:C:2001:37, punto 34).

46 Tale interpretazione è d'altronde l'unica che rispetta il principio di legalità dei reati e delle pene, sancito dall'articolo 49, paragrafo 1, prima frase, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, che impone alla legge di definire chiaramente i reati e le relative pene, condizione che è soddisfatta quando l'interessato può sapere, dal testo della disposizione pertinente e, se necessario, con l'aiuto dell'interpretazione di tale disposizione da parte del giudice, quali atti e omissioni comportano una responsabilità penale (v., in tal senso, sentenza del 20 dicembre 2017, V., C-102/16, EU:C:2017:1012, punto 51 e giurisprudenza ivi citata).

47 Di conseguenza, si deve rispondere alla prima questione affermando che l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che osta a che le autorità competenti di uno Stato membro possano imporre una sanzione al conducente di un veicolo o a un'impresa di trasporto per un'infrazione al regolamento n. 3821/85 commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo ma accertata sul suo territorio e che non abbia già dato luogo a una sanzione.

Sulle spese

48 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.

P.Q.M.

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

1) L'articolo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, deve essere interpretato nel senso che un conducente che effettua trasporti su strada rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento è tenuto ad esibire, su richiesta degli addetti ai controlli, la carta del conducente, i fogli di registrazione e tutte le informazioni relative al periodo costituito dal giorno del controllo e dai 28 giorni precedenti, ai sensi dell'articolo 15, paragrafi 2, 3 e 7, del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, come modificato dal regolamento n. 561/2006, anche nel caso in cui, durante tale periodo, il conducente abbia parimenti, con lo stesso veicolo, trasportato passeggeri nell'ambito di un servizio regolare di linea, il cui percorso non superi i 50 chilometri.

2) L'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che osta a che le autorità competenti di uno Stato membro possano imporre una sanzione al conducente di un veicolo o a un'impresa di trasporto per un'infrazione al regolamento n. 3821/85, come modificato dal regolamento n. 561/2006, commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo ma accertata sul suo territorio e che non abbia già dato luogo a una sanzione.