

Versione anonimizzata

Traduzione

C-906/19 - 1

Causa C-906/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data del deposito:

11 dicembre 2019

Giudice del rinvio:

Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia)

Data della decisione di rinvio:

7 maggio 2019

Ricorrente:

FO

Resistente:

Ministère public (Pubblico ministero francese)

(OMISSIS)

REPUBBLICA FRANCESE

IN NOME DEL POPOLO FRANCESE

LA COUR DE CASSATION (Corte di cassazione), SEZIONE PENALE, nella sua udienza pubblica (OMISSIS), il sette maggio duemila diciannove, ha pronunciato la seguente sentenza:

(OMISSIS)

La Cour de cassation (Corte di cassazione) si pronuncia sull'impugnazione proposta:

- dal sig. FO,

avverso la sentenza della cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles, Francia), 18^a sezione, in data 2 maggio 2018, che lo ha condannato a un'ammenda di EUR 10 125 per violazione della normativa sulle condizioni di lavoro nei trasporti stradali.

(OMISSIS).

Esposizione della controversia

1. (OMISSIS) [Or. 2] (OMISSIS) [Convenzioni di citazione]
2. Il 2 aprile 2013, a Versailles, i funzionari della divisione della prevenzione e della repressione della delinquenza stradale hanno effettuato un controllo su strada di un pullman gestito dall'impresa Omnibanunternehmen FO, avente sede legale a Segenthal, in Germania.
3. In occasione di tale controllo, i funzionari hanno invitato il conducente a giustificare la sua attività per la giornata in corso nonché per i 28 giorni precedenti, ai sensi dell'articolo 26 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 – in prosieguo: il «regolamento n. 561/2006»]. Hanno inoltre osservato che dal 5 al 9 marzo, e poi dal 14 al 16 marzo, ovvero per nove giorni, il veicolo aveva circolato senza che la carta del conducente richiesta dall'articolo 1 del decreto n. 2006-303 del 10 marzo 2006, in vigore all'epoca dei fatti [articolo R. 3313-19 del code des transports (codice dei trasporti)], fosse inserita nel cronotachigrafo (denominato tachigrafo dall'entrata in vigore del [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 (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti] (in prosieguo: il «regolamento n. 165/2014»)).
4. A seguito di tali fatti il sig. FO, titolare della suddetta impresa, è stato perseguito, ai sensi dell'articolo L. 3315-5, comma 1, del code des transports, per aver commesso, a Versailles, nove volte, nei predetti giorni, il reato consistente nel mancato inserimento della carta del conducente nel tachigrafo del veicolo.
5. 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. La cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles), dinanzi alla quale l'imputato ha presentato appello e dinanzi alla quale il ministère public ha presentato appello incidentale, ha confermato tale decisione in ordine alla colpevolezza e alla pena.

6. Dinanzi alla cour d'appel (Corte d'appello), il sig. FO ha eccepito il difetto di competenza territoriale dei giudici penali francesi in quanto, da un lato, i reati che gli sono stati contestati, benché accertati in Francia, erano stati commessi in Germania, luogo in cui si trovava il veicolo nei giorni in cui gli è stato contestato di non aver provveduto all'inserimento della carta del conducente nell'apparecchio di controllo, dall'altro, né la legge francese, in ragione del principio di territorialità della legge penale, né il diritto dell'Unione, e precisamente il paragrafo 2 del regolamento n. 561/2006, che non rinvia al regolamento n. 3821/85, fondamento dell'incriminazione, non permetterebbero alle autorità francesi, che hanno accertato i reati, di perseguirne l'autore, dal momento che tali infrazioni sono state commesse sul territorio di un altro Stato membro dell'Unione. **[Or. 3]**

7. Per respingere tale argomento, i giudici hanno ritenuto che i fatti accertati durante il controllo stradale rientrassero nell'ambito di applicazione delle disposizioni di cui all'articolo L. 3315-5 del code des transports, che punisce con sei mesi di reclusione e un'ammenda di EUR 3 750 il fatto di aver effettuato un trasporto su strada con una carta del conducente non conforme o non appartenente al conducente che l'ha utilizzata, o senza che la carta fosse inserita nel cronotachigrafo del veicolo. Essi hanno osservato che tale normativa è stata richiamata in forza del regolamento n. 3821/85.

8. La cour d'appel (Corte d'appello) ha aggiunto che l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 contiene una deroga espressa al principio di territorialità dei procedimenti, che consente a un paese membro di punire le infrazioni a tale regolamento anche qualora siano state commesse sul territorio di un altro Stato membro e, nell'osservare che tale deroga si riferisce espressamente al «presente regolamento», ne ha dedotto che tale rinvio include il paragrafo 1 del medesimo articolo 19, che richiama a sua volta il regolamento n. 3821/85.

9. I giudici hanno concluso che il regolamento n. 561/2006, che prevale sulle disposizioni nazionali, deroga al principio di territorialità dei procedimenti, e che tale deroga non concerne solo le disposizioni inerenti a tale regolamento, ma anche quelle da esso richiamate, ossia quella del regolamento n. 3821/85.

10. Essi hanno pertanto respinto l'eccezione di incompetenza territoriale sollevata dall'imputato.

11. Il sig. FO ha presentato ricorso in cassazione avverso tale decisione. Dopo aver richiamato in sostanza l'argomento che aveva presentato dinanzi ai giudici di primo grado e di appello, egli ha chiesto alla Cour de cassation (Corte di cassazione) di sottoporre alla Corte di giustizia dell'Unione europea una questione pregiudiziale affinché essa risolva la questione.

12. Il ricorrente ha altresì chiesto alla Cour de cassation (Corte di cassazione) di cassare la sentenza della cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) su un altro punto. Egli contesta a quest'ultima di non aver risposto al suo

argomento secondo cui non poteva commettere i fatti incriminati, dal momento che la normativa sul periodo di guida e sui periodi di riposo non si applica ai tragitti di linea inferiori a 50 km, e che in tal caso i conducenti sono esonerati dall'obbligo di inserire la carta del conducente nel cronotachigrafo. Il sig. FO ha quindi affermato che il tachigrafo era stato commutato in posizione «out of scope», specificando che per qualsiasi circolazione al di fuori del campo di applicazione della normativa sui periodi di guida e di riposo non è necessario inserire la carta del conducente.

13. Da tale argomento discende che un'impresa di trasporti su strada può utilizzare in modo misto i propri veicoli, i cui conducenti, quando sono impegnati in trasporti di cui all'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, potrebbero mettere fuori servizio il tachigrafo, per poi riattivarlo durante i trasporti che non rientrano nell'ambito di tale deroga. [Or. 4]

14. Orbene, tale presupposto, che comporta un'interpretazione del diritto dell'Unione, non può essere accolto senza una più ampia discussione.

Normativa applicabile

15. La normativa sui trasporti su strada si fonda su due regolamenti e sulle loro versioni successive, emanati il 20 dicembre 1985.

16. Si tratta, da un lato, del regolamento n. 3821/85. Tale regolamento è stato modificato numerose volte, prima di essere sostituito dal regolamento n. 165/2014 del 4 febbraio 2014, il quale, essendo posteriore ai fatti perseguiti, non è applicabile alla presente fattispecie.

17. Dall'altro, si tratta del regolamento n. 3820/85. Tale regolamento è stato sostituito dal regolamento n. 561/2006 del 15 marzo 2006. Quest'ultimo è la normativa applicabile alla presente fattispecie. Tale normativa contiene disposizioni che modificano il regolamento n. 3821/85 e che costituiscono il fondamento dei procedimenti avviati nel caso di specie nonché una disposizione che autorizza gli Stati membri a sanzionare le infrazioni alle sue disposizioni accertate da detti Stati, sebbene siano state commesse sul territorio di altri Stati membri.

18. Questi due corpi normativi sembrano costituire un unicum nella misura in cui la violazione della normativa relativa alla durata del periodo di guida, che si fonda sul regolamento n. 3820/85, divenuto n. 561/2006, si caratterizza unicamente se la normativa relativa all'apparecchio di controllo (tachigrafo), che si fonda sul regolamento n. 3821/85, è a sua volta rispettata.

19. Il regolamento n. 3821/85, all'epoca dei fatti, conteneva un articolo 15 i cui paragrafi 2 e 7, a seguito di modifiche introdotte dall'articolo 26 del regolamento n. 561/2006, erano formulati come 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.

Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo montato sul veicolo stesso, i periodi di tempi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d), devono: **[Or. 5]**

a) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato I, essere inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del foglio; oppure

b) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essere inseriti sulla carta del conducente grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo.

Se vi è più di un conducente a bordo del veicolo munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essi provvedono a inserire le loro carte di conducente nella fessura giusta del tachigrafo.

Essi apportano le necessarie variazioni ai fogli di registrazione nel caso che più di un conducente si trovi a bordo del veicolo, in modo che l'informazione di cui al capitolo II, punti da 1 a 3 dell'allegato I, sia registrata sul foglio di registrazione del conducente che effettivamente guida.

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 (CE) 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 (CE) n. 561/2006, e
- iii) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo di cui al precedente comma nel caso in cui in tale [Or. 6] 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 ventotto giorni precedenti.

c) Un agente abilitato al controllo può verificare il rispetto del regolamento (CE) 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».

20. La direttiva n. 2006/22/CE, del 15 marzo 2006, contiene l'allegato III, modificato dalla direttiva n. 2009/5/CE, del 30 gennaio 2009, che, nella sua ultima versione, raccomanda di punire come infrazione «molto grave», l'infrazione di cui all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85, consistente nel fatto di essere «non in grado di presentare registrazioni dei precedenti 28 giorni» (infrazione I 3).

21. Nel diritto nazionale, tale infrazione è disciplinata dall'articolo L. 3315-5 del code des transports, che 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.

22. Inoltre, la sezione penale della Cour de cassation (Corte di cassazione), in numerose occasioni, ha applicato direttamente le disposizioni di cui ai regolamenti n. 3820/85 e n. 3821/85 e successivi (OMISSIS). [Riferimenti giurisprudenziali]

23. Il ricorrente contesta la possibilità che lo Stato membro che effettua il controllo punisca tale infrazione quando risulta che durante tutto o parte del periodo di 28 giorni che precede il controllo il veicolo si trovava nel territorio di un altro Stato membro dell'Unione europea, sulla base di un'interpretazione dell'articolo 19 del regolamento n. 561/2006.

24. L'articolo 19 del regolamento n. 561/2006 dispone quanto segue:

«1. Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (CEE) 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 (CEE) n. 3821/85 è soggetta a più d'una sanzione o procedura. Gli Stati membri notificano alla Commissione tali provvedimenti e le disposizioni [Or. 7] 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.

In via eccezionale, allorquando viene constatata un'infrazione:

- che non è stata commessa sul territorio dello Stato membro interessato, e
- che è stata commessa da un'impresa stabilita o da un conducente la cui sede di lavoro è situata in un altro Stato membro o in un paese terzo,

fino al 1° gennaio 2009 uno Stato membro, anziché imporre una sanzione, può notificare l'infrazione all'autorità competente dello Stato membro o del paese terzo in cui l'impresa è stabilita o il conducente ha la sua sede di lavoro.

3. Allorché uno Stato membro avvia procedimenti o infligge una sanzione per una particolare infrazione, esso fornisce per iscritto al conducente le debite prove.

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 (CEE) n. 3821/85 da parte delle imprese o dei caricatori, spedizionieri, operatori turistici, capifila, subappaltatori e agenzie di collocamento conducenti ad esse associati».

25. Il regolamento n. 561/2006 contiene infine, all'articolo 3, lettera a), una disposizione formulata come segue:

«Il presente regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di:
a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri».

26. L'articolo 15 del medesimo regolamento precisa inoltre che:

«Per i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), gli Stati membri provvedono all'adozione di regole nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela». [Or. 8]

27. L'articolo 3 del regolamento n. 3821/85, come modificato dall'articolo 26 del precedente regolamento, aggiunge quanto segue:

«1. L'apparecchio di controllo è 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 (CE) n. 561/2006 (...).».

Esposizione e portata delle questioni

28. In primo luogo, il ricorrente ritiene che l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 debba essere inteso nel senso che, sebbene esso consenta a uno Stato di sanzionare un'infrazione accertata sul proprio territorio e commessa sul territorio di un altro Stato membro allorché si tratti di infrazioni al regolamento n. 561/2006, ciò non avviene nel caso delle infrazioni al regolamento n. 3821/85.

29. In assenza di altre disposizioni di diritto dell'Unione, ne conseguirebbe che gli Stati membri possono reprimere la violazione delle disposizioni di cui all'articolo 15 del regolamento n. 3821/85, solo se durante il periodo di 28 giorni che precede il controllo, il conducente si trovava sul territorio di un altro Stato membro dell'Unione europea.

30. Al contrario si può tuttavia sostenere che è necessario sanzionare le infrazioni al regolamento n. 3821/85 e tale sanzione si pone a sostegno della repressione delle infrazioni al regolamento n. 561/2006, il che potrebbe giustificare una diversa interpretazione dell'articolo 19 dello stesso, come quella accolta dalla cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) (citata sopra, punto 8).

31. Si può altresì fare riferimento alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, secondo la quale «nell'interpretare una disposizione di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte» (sentenza della Corte del 3 ottobre 2013, Lundberg, C-317-12), o ancora che «ai fini dell'interpretazione di una norma del diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte» (sentenza della Corte del 26 settembre 2018, Baumgartner, C-513/17, punto 23).

32. Orbene, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha ricordato che «[al] fine [del miglioramento delle condizioni di lavoro del personale del settore del trasporto stradale e del miglioramento della sicurezza stradale in generale] e per garantire un'attuazione efficace delle disposizioni del regolamento n. 561/2006, come confermato dal considerando 14 di quest'ultimo, è essenziale che, dopo un periodo transitorio, le autorità competenti siano in grado di verificare, nel corso dei controlli stradali, la debita osservanza dei periodi di guida e di riposo [Or. 9] nel giorno in cui è effettuato il controllo e nei 28 giorni precedenti» e che «(...) ai

fini di un'efficace attuazione del regolamento n. 561/2006 nell'interesse della sicurezza stradale, non è soltanto necessario il controllo dell'osservanza delle disposizioni di tale regolamento, ma occorre anche che gli Stati membri possano infliggere sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di constatazione di un'infrazione, come previsto dall'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento in parola» (sentenza della Corte del 26 settembre 2018, Baumgartner, C-513/17, citata sopra, punti 28 e 29).

33. Nello stesso senso, si può ricordare che in origine i due regolamenti avevano istituito un regime sanzionatorio unitario che già consentiva la repressione delle infrazioni commesse dai non residenti (sentenza della Corte del 23 gennaio 1997, Pastoors e Trans-Cap/Belgische Staat, C-29/95).

34. Si potrebbe altresì sostenere un'altra tesi, alla luce dell'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 561/2006, il quale stabilisce che «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», secondo la quale costituirebbe una violazione del regolamento dell'Unione unicamente il fatto di non essere in grado di comunicare i documenti richiesti il giorno del controllo. Una siffatta interpretazione sembra compatibile con quella dell'infrazione I 3 di cui all'allegato III della direttiva n. 2006/22/CE, citata sopra, consistente nel fatto di essere «non in grado di presentare registrazioni dei precedenti 28 giorni».

36. Poiché un siffatto inadempimento può essere accertato solo il giorno del controllo, sul territorio dello Stato membro che, di volta in volta, avvia il procedimento, esso presenta necessariamente carattere istantaneo, di modo che non si porrebbe più la questione se l'infrazione sia stata parzialmente commessa nel territorio di un altro Stato membro.

37. Non sembra che la Corte di giustizia dell'Unione europea abbia già interpretato le normative in questione in un modo che consenta di rispondere al motivo sollevato dal ricorrente, sebbene sia già stata chiamata a pronunciarsi sulla portata dell'articolo 19 del regolamento n. 561/2006 (sentenza della Corte del 26 settembre 2018, Baumgartner, C-513/17, citata sopra).

38. Non sembra quindi possibile ritenere che la corretta applicazione del diritto dell'Unione s'imponga con un'evidenza tale da non lasciar adito ad alcun ragionevole dubbio (sentenza della Corte del 4 ottobre 2018, Commissione europea contro Repubblica Francese, C-416/17, punto 110). La questione sollevata dovrà formare oggetto di una questione pregiudiziale.

39. In secondo luogo, il ricorrente ritiene che un conducente possa mettere il tachigrafo in modalità «out of scope» durante una parte del periodo [Or. 10] di ventotto giorni precedenti il giorno del controllo, per i trasporti che rientrano nell'ambito di applicazione della deroga di cui all'articolo 3, lettera a) del regolamento n. 561/2006.

40. La Corte di giustizia dell'Unione europea, adita con una questione relativa alla portata di un'altra deroga prevista dallo stesso articolo, vale a dire la nozione di «trasporto non commerciale di merci» ai sensi dell'articolo 3, lettera h) del citato regolamento, ha ribadito (sentenza della Corte del 3 ottobre 2013, Lundberg, C-317-12, citata sopra) che non occorre, alla luce degli obiettivi perseguiti dalla normativa controversa, «rimettere in discussione l'effetto utile della deroga prevista (...)» (punto 34), che era necessario rilevare che un siffatto trasporto «non pregiudica[va] la concorrenza nel settore dei trasporti su strada» (punto 35) e, infine, che l'interpretazione fornita della disposizione controversa del diritto dell'Unione «non dovrebbe dispiegare effetti negativi significativi sulla sicurezza stradale» (punto 37).

41. Non è certo che tali motivi rimangano rilevanti nel caso della guida, per un periodo continuativo di ventotto giorni, di veicoli per tragitti che rientrano in parte nel regime ordinario, e in parte nella deroga di cui all'articolo 3, lettera a).

42. L'ipotesi di un siffatto uso combinato delle disposizioni dei regolamenti n. 561/2006 e n. 3821/85, che stabiliscono il regime ordinario e la deroga di cui sopra, non sembra essere stata contemplata dall'articolo 3 del regolamento n. 3821/85, il quale si limita a prevedere che, nel caso di cui all'articolo 3, lettera a) in questione, l'apparecchio di controllo non è «montato e utilizzato».

43. L'interpretazione accolta dal ricorrente non sembra imporsi con un'evidenza tale da non lasciar adito ad alcun ragionevole dubbio. Sarà quindi sottoposta una seconda questione pregiudiziale.

PER QUESTI MOTIVI, la Corte:

SOTTOPONE alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni:

Se le disposizioni 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, 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 **[Or. 11]** del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, che è stato sostituito dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento e del Consiglio del 4 febbraio 2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada.

Se 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, debba essere interpretato nel senso che un conducente è autorizzato a derogare alle disposizioni dell'articolo 15, paragrafi 2 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, che è stato 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, 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.

SOSPENDE il procedimento fino a quando la Corte di giustizia dell'Unione europea si sia pronunciata;

(OMISSIS)

(OMISSIS) [Formalità]

DOCUMENTO D'INFORMAZIONE