

Versione anonimizzata

Traduzione

C-937/19 – 1

Causa C-937/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di ricezione:

23 dicembre 2019

Giudice del rinvio:

Amtsgericht Köln (Germania)

Data della decisione di rinvio:

25 novembre 2019

Resistente:

KA

Con l'intervento di:

Staatsanwaltschaft Köln

Bundesamt für Güterverkehr

[OMISSIS]

Amtsgericht Köln

Ordinanza

Nel procedimento amministrativo sanzionatorio

a carico KA
di
[OMISSIS]

avente illecito amministrativo ai sensi del diritto in materia di cabotaggio
ad
oggetto

l'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia) [OMISSIS]

il 25 novembre 2019 così ha deliberato:

Il procedimento è rimesso dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea ai sensi dell'articolo 267 TFUE affinché questa si pronunci sulla seguente questione pregiudiziale:

Se l'articolo 8, paragrafo 2, prima frase, del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 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), del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Il procedimento è sospeso sino alla decisione della Corte di giustizia dell'Unione europea. [Or. 2]

Motivazione:

I.

Il 10 luglio 2018, alle ore 11:18, nell'ambito di un controllo stradale lungo la B 2/166, [OMISSIS] 16303 Schwedt, è stata controllata l'unità di trasporto avente il numero di immatricolazione (PL) ([OMISSIS]). Il detentore del veicolo è il resistente ([OMISSIS]), che è proprietario della società KA, avente sede in Polonia. [OMISSIS] Tale società è titolare della licenza comunitaria n. ([OMISSIS]) ed egli era il vettore il giorno dell'illecito ([OMISSIS]).

La combinazione di veicoli aveva un peso totale a pieno carico autorizzato di 40 tonnellate.

In tale occasione è stato accertato - circostanza non contestata dal resistente - che era stato effettuato un trasporto di cabotaggio; sono stati infatti trasportati carta e cartone, sotto forma di un totale di 19 balle di carta multistampa immagazzinata, dal punto di carico a Krostitz al punto di scarico di una società a Schwedt. Tale trasporto è dimostrato dai relativi documenti (bolla di consegna, ordine di trasporto, bolla di pesatura, [OMISSIS]).

Al fine di provare un precedente trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, prima frase, del regolamento (CE) n. 1072/2009, è stata fornita solo una lettera di vettura CMR ([OMISSIS]); da quest'ultima risulta una spedizione di bancali tramite la società KA, in qualità di speditore e di vettore, al destinatario a Freital. Dalle informazioni [fornite da un terzo] ([OMISSIS]) il 20 marzo 2019 emerge che il resistente è manager della società e che quest'ultima ha cinque dipendenti. Risulta inoltre il seguente ambito di attività registrato della società: «Wood, Furniture & Paper Manufacturing» («Fabbricazione di legno, arredamento e carta»).

Il resistente è stato sentito, nella sua qualità di proprietario della società KA, dal Bundesamt für Güterverkehr (Ufficio federale del trasporto merci, Germania) all'udienza del 9 ottobre 2018 ([OMISSIS]).

In proposito egli ha affermato quanto segue:

Anzitutto, ha dichiarato di essere titolare della società. Inoltre, ha affermato che la sua società si occupa della fabbricazione di imballaggi in legno e del trasporto.

In proposito egli disporrebbe di tutti i necessari documenti che lo autorizzerebbero al trasporto internazionale di merci. Il giorno del controllo, l'autocarro sottoposto a controllo avrebbe lasciato lo stabilimento, munito di una lettera di vettura CMR, carico di merci prodotte da detta società e acquistate da un cliente in Germania. In base alla ricostruzione del resistente, tale trasporto in conto proprio lo autorizzerebbe, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento [Or. 3] (CE) n. 1072/2009, anche ad effettuare trasporti di cabotaggio. Egli giustifica tale ricostruzione facendo riferimento all'articolo 1, paragrafo 5, lettere d) ed e), del suddetto regolamento, nonché all'articolo 1, paragrafo 2, del Güterkraftverkehrsgesetz (legge relativa al trasporto di merci su strada). Ai sensi di quest'ultimo: «§ 1 (...) (2) Il trasporto per conto proprio configura trasporto di merci su strada per le esigenze di un'impresa se sussistono le seguenti condizioni:

1.

Le merci trasportate devono appartenere all'impresa o essere state da essa vendute, acquistate, date o prese in affitto, fabbricate, prodotte, estratte, trasformate o riparate.

2.

Il trasporto deve servire 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.

3.

Gli autoveicoli adibiti a tale trasporto devono essere guidati dal personale dell'impresa o da personale messo a disposizione dell'impresa in base a un obbligo contrattuale.

4.

Il trasporto deve costituire soltanto un'attività accessoria nell'ambito di tutte le attività dell'impresa».

Di conseguenza, egli sostiene la tesi secondo cui, in caso di trasporto per conto proprio - circostanza ufficialmente accertata nel caso di specie - egli è autorizzato ad effettuare il numero di trasporti di cabotaggio ammesso, senza alcuna

condizione preliminare. Egli non sarebbe consapevole di alcuna colpa e sarebbe convinto di non aver compiuto nulla di illegale.

Il 30 ottobre 2018 il Bundesamt für Güterverkehr (Ufficio federale del trasporto merci), responsabile per l'irrogazione di sanzioni, ha emesso una decisione con cui ha inflitto un'ammenda di EUR 1.250 per violazione colposa di disposizioni sui trasporti di cabotaggio ([OMISSIS]).

Tale decisione è stata notificata al resistente il 7 novembre 2018, ([OMISSIS]) la sua opposizione è datata 15 novembre 2018 ed è pervenuta a detta Autorità il medesimo giorno ([OMISSIS]).

Il resistente motiva la sua opposizione negli stessi termini in cui si è espresso in udienza. Nel corso dell'udienza principale egli ha altresì chiarito di aver guidato con merce propria, di averla consegnata all'acquirente e di non effettuare il prestito di articoli (ad esempio i bancali). Sussisterebbe anche una disparità di trattamento, in quanto se egli trasporta merce acquistata e la importa nella Repubblica Federale di Germania, si configurerebbe un trasporto di cabotaggio autorizzato in ipotesi di trasporti successivi. **[Or. 4]**

Con lettera del 27 settembre 2017, della quale esiste una traduzione non ufficiale ([OMISSIS]), il Ministero delle Infrastrutture polacco ha contattato per iscritto il Deutsche Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (Ministero federale tedesco dei Trasporti e delle Infrastrutture digitali) e, facendo riferimento alle esigenze di trasparenza e di certezza giuridica, ha chiesto che, una volta chiarite le peculiarità del controllo oggetto del caso di specie, la fattispecie in esame fosse esaminata e che fosse espresso un parere in merito. Il fascicolo di cui si dispone non include alcuna risposta.

Il Bundesamt für Güterverkehr (Ufficio federale del trasporto merci), facendo riferimento all'impianto sistematico dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1072/2009, ha considerato che un precedente trasporto internazionale per conto proprio non era sufficiente ai fini di un successivo trasporto di cabotaggio autorizzato in Germania.

A sostegno di ciò, esso ha fatto tra l'altro valere che sia la disciplina sul trasporto per conto proprio ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1072/2009, sia le disposizioni in materia di trasporti di cabotaggio ai sensi dell'articolo 8 di detto regolamento costituiscono, rispettivamente, discipline derogatorie e contengono un divieto generale di trasportare merci in Stati diversi dallo Stato in cui è stabilito il trasportatore. Tali discipline derogatorie non potrebbero essere combinate tra loro in modo tale che la disciplina derogatoria sul trasporto per conto proprio sia sufficiente anche ai fini dell'ulteriore disciplina derogatoria in materia di trasporti di cabotaggio. Il Bundesamt für Güterverkehr (Ufficio federale del trasporto merci) fa altresì valere un punto di vista fattuale, ossia la possibilità di controllo: tale possibilità non sarebbe data con riferimento al rispetto delle disposizioni in materia di cabotaggio, in quanto, in linea di principio,

ai fini del trasporto per conto proprio non si dovrebbe essere muniti di alcuno dei documenti elencati all'articolo 8, paragrafo 3, lettere da a) a g), del regolamento (CE) n. 1072/2009. Esso rileva che un trasporto nell'ambito del trasporto per conto proprio è linea di principio esente dall'obbligo di essere muniti di determinati documenti, sicché non dovrebbe esserci alcuna licenza comunitaria ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1072/2009, né sarebbero necessari documenti di consegna. Qualora fossero combinate tra loro entrambe le ipotesi di deroga, ne conseguirebbe inevitabilmente che la mera pretesa di aver effettuato un trasporto per conto proprio sarebbe sufficiente per supporre un trasporto di cabotaggio autorizzato.

La possibilità di controllo auspicata dal legislatore dell'UE, che discende dall'elenco e dai requisiti di contenuto dei documenti di cui essere muniti previsti all'articolo 8, paragrafo 3, lettere da a) a g), del regolamento (CE) n. 1072/2009, non sarebbe quindi più *de facto* praticabile. Ciò in quanto in occasione di ciascun controllo sarebbe sufficiente il semplice rinvio all'effettuazione di un trasporto per conto proprio, il quale, però, non potrebbe più essere sottoposto a controllo in loco. [Or. 5]

II.

Il giudice del rinvio [OMISSIS] ritiene, sulla base dei fatti di causa ad oggi disponibili, che la questione decisiva sia se il trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, lettere da i) a v), del regolamento (CE) n. 1072/2009 - il quale, ai sensi della frase introduttiva di detto articolo 1, paragrafo 5, «(è) esentat(o) da ogni autorizzazione di trasporto» e, ad avviso del giudice del rinvio, è riscontrato nel caso di specie - autorizzi, oltre all'esenzione da determinate condizioni ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1072/2009, anche all'esecuzione di trasporti di cabotaggio conformemente all'articolo 8. In altri termini, se il trasporto di merci ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1072/2009 da uno Stato membro verso un altro Stato membro configuri nel contempo un trasporto internazionale ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, prima frase, del regolamento (CE) n. 1072/2009.

Il giudice del rinvio ritiene che chiarire tale questione sia, da un lato, rilevante ai fini della decisione - come esposto sopra; tale chiarimento sarebbe, dall'altro lato, altresì opportuno ai fini dell'uniformità di trattamento negli Stati membri dell'Unione europea, poiché dalla richiesta del Ministero delle Infrastrutture polacco, nella sua traduzione tedesca non ufficiale disponibile, si evince che alla questione in esame può probabilmente essere fornita una risposta diversa nei vari paesi dell'Unione europea.

Per ragioni di certezza del diritto e di parità di trattamento di tutti i cittadini europei, sembra quindi opportuno fornire a questa domanda una risposta uniforme in tutta Europa.

Da quanto risulta, la Corte di giustizia dell'Unione europea non si è ancora pronunciata su questa questione.

[OMISSIS]

DOCUMENTO DI LAVORO