



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

9 giugno 2016\*

«Rinvio pregiudiziale — Trasporti su strada — Regolamento (CE) n. 561/2006 — Responsabilità del conducente per le infrazioni all’obbligo di utilizzazione di un tachigrafo»

Nella causa C-287/14,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Gyulai törvényszék (Corte di Gyula, Ungheria), con decisione del 4 giugno 2014, pervenuta in cancelleria l’11 giugno 2014, nel procedimento

**Eurospeed Ltd**

contro

**Szegedi Törvényszék,**

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta da E. Levits, facente funzione di presidente della Sesta Sezione, M. Berger (relatore) e S. Rodin, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per l’Eurospeed Ltd, da D. Irinkov, ügyvéd;
- per il governo ungherese, da Z. Fehér, G. Szima e M. Bóra, in qualità di agenti;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da G. Galluzzo, avvocato dello Stato;
- per la Commissione europea, da L. Havas e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

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

ha pronunciato la seguente

\* Lingua processuale: l’ungherese.

## Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione del principio della responsabilità degli Stati membri per i danni cagionati ai singoli da una violazione del diritto dell'Unione europea nonché dell'articolo 10, paragrafo 3, 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).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'Eurospeed Ltd e la Szegedi törvényszék (Corte di Szeged, Ungheria) in merito al risarcimento delle conseguenze pregiudizievoli di un'ammenda inflitta da quest'ultima a tre dipendenti dell'Eurospeed, nei cui diritti è subentrata tale società, a fini della repressione di infrazioni agli obblighi derivanti dal regolamento n. 561/2006.

### Contesto normativo

#### *Il diritto dell'Unione*

- 3 I considerando 17, 27 e 31 del regolamento n. 561/2006 così recitano:
  - «(17) Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore. Dato che tali disposizioni garantiscono un riposo adeguato, e tenuto conto anche dell'esperienza acquisita negli ultimi anni in materia di applicazione, un sistema di compensazione per i periodi di riposo giornalieri ridotti non è più necessario.
  - (...)
  - (27) Ai fini di un'applicazione chiara ed efficace è auspicabile garantire regole comuni in materia di responsabilità delle imprese di trasporto e dei conducenti in caso di violazione del presente regolamento. Tale responsabilità può tradursi in sanzioni penali, civili o amministrative negli Stati membri.
  - (...)
  - (31) 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),] dovrebbe essere modificato allo scopo di precisare talune disposizioni specifiche relative alle imprese di trasporto e ai conducenti, accrescere la certezza delle regole e agevolare le verifiche sull'osservanza delle norme in materia di periodi di guida e di riposo ai punti di controllo stradali».
- 4 L'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 prevede quanto segue:

«Il tempo impiegato dal conducente per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrando nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, non è considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una branda o di una cuccetta».

5 L'articolo 10, paragrafi 1, 2 e 3, del regolamento n. 561/2006 così dispone:

«1. È vietato alle imprese di trasporto retribuire i conducenti salariati o concedere loro premi o maggiorazioni di salario in base alle distanze percorse e/o al volume delle merci trasportate, se queste retribuzioni siano di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e/o incoraggiare l'infrazione del presente regolamento.

2. Le imprese di trasporto organizzano l'attività dei conducenti di cui al precedente paragrafo in modo che essi possano rispettare le disposizioni del regolamento [n. 3821/85] e del capo II del presente regolamento. Le imprese di trasporto forniscono ai conducenti le opportune istruzioni ed effettuano controlli regolari per garantire che siano rispettate le disposizioni del regolamento [n. 3821/85] e del capo II del presente regolamento.

3. Le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo.

Fatto salvo il diritto degli Stati membri di considerare le imprese di trasporto pienamente responsabili, detti Stati membri possono subordinare tale responsabilità all'infrazione dei paragrafi 1 e 2 da parte dell'impresa. Gli Stati membri possono tener conto di ogni prova per dimostrare che l'impresa di trasporto non può essere ragionevolmente considerata responsabile dell'infrazione commessa».

6 A norma dell'articolo 19, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 561/2006:

«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 d'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.

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».

7 Ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006:

«Gli Stati membri inviano periodicamente informazioni pertinenti sull'interpretazione e l'applicazione, a livello nazionale, delle disposizioni del presente regolamento alla Commissione, che mette tali informazioni a disposizione degli altri Stati membri in forma elettronica».

8 L'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85, quale modificato dal regolamento (CE) n. 561/2006, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006 (GU 2006, L 102, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 3821/85 modificato»), così dispone:

- «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 ventotto 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 diritto ungherese*

9 L'articolo 20 della közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (legge n. I del 1988 relativa alla circolazione stradale; in prosieguo: la «legge relativa alla circolazione stradale») così dispone:

«(1) È passibile di un'ammenda chiunque violi le disposizioni previste dalla presente legge nonché da normative specifiche e da atti di diritto comunitario, riguardanti

(...)

- d) l'uso dell'apparecchio di controllo e del disco tachigrafico nel settore dei trasporti su strada, nonché delle carte necessarie per i tachigrafi digitali,

(...)

(2) Sono autorizzati ad espletare il procedimento afferente all'imposizione dell'ammenda (in funzione della loro competenza di controllo quale definita al paragrafo 11): l'autorità preposta ai trasporti, la polizia, l'autorità doganale, l'autorità competente in materia di protezione contro le catastrofi, l'autorità competente in materia di occupazione e l'autorità competente in materia di sorveglianza degli spazi pubblici.

(3) Le disposizioni previste nella normativa specifica che disciplina l'attività di controllo dell'autorità incaricata del procedimento sono applicabili al procedimento di imposizione dell'ammenda di cui al paragrafo 2, a meno che il presente articolo non disponga altrimenti.

(4) Chiunque – ad eccezione del noleggiante o del conducente di un'autovettura noleggiata presso un gestore di un parco autoveicoli ai sensi della legge relativa alla tassa di registrazione, se la tassa di registrazione inerente al veicolo è stata pagata e il conducente dell'autovettura ne fornisce la prova mediante un attestato rilasciato dall'autorità doganale – contravvenendo a una disposizione del paragrafo 1, lettere da a) a j), e l), è passibile di un'ammenda da 10 000 a 800 000 fiorini [ungheresi (HUF)] e, nel caso previsto alla lettera k), da 10 000 a [HUF] 300 000. Una normativa specifica fissa l'importo massimo delle ammende da infliggere in caso di infrazione alle varie disposizioni, nonché dell'ammenda che può essere inflitta, nello stesso procedimento, per più atti od omissioni costituenti infrazione. Qualora siano decorsi due anni dalla commissione dell'infrazione non viene inflitta alcuna ammenda (prescrizione).

(5) La persona resasi responsabile dell'infrazione a una delle disposizioni citate è tenuta al pagamento dell'ammenda. Ove possa essere dimostrata la responsabilità di più persone, queste sono tenute al pagamento dell'importo dell'ammenda fissato nella specifica normativa in proporzione alla loro rispettiva parte di responsabilità nell'infrazione. Qualora non possa essere dimostrata la loro rispettiva parte di responsabilità, l'obbligo di pagare l'ammenda grava su di esse in parti uguali. L'obbligo di pagare l'ammenda non sussiste in caso di motivo imperativo estraneo alla responsabilità della persona che esegue il trasporto su strada, che essa non ha previsto né poteva ragionevolmente prevedere.

(...».

10 All'articolo 48, paragrafo 3, lettera a), punto 15, della legge relativa alla circolazione stradale, il legislatore ha autorizzato il governo a fissare, mediante decreto governativo, in particolare, «l'importo delle ammende che possono essere inflitte in caso di infrazione alle disposizioni relative al trasporto su strada di merci, al trasporto di merci alla rinfusa, nonché le norme generali che disciplinano i compiti dell'amministrazione in sede di imposizione di ammende».

11 L'articolo 5 del közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet (decreto governativo n. 156/2009, relativo all'importo delle ammende irrogabili in caso di violazione di determinate disposizioni relative al trasporto su strada di merci e persone e alla circolazione stradale, nonché alle competenze amministrative in materia di imposizione delle ammende), del 29 luglio 2009 (in prosieguo: il «decreto governativo n. 156/2009») prevede quanto segue:

«In relazione all'articolo 20, paragrafo 1, lettera d), della legge [relativa alla circolazione stradale], l'importo dell'ammenda fissato conformemente all'allegato 4 di questo stesso decreto deve, – salvo disposizione legislativa o regolamentare contraria - essere pagato dalla persona che viola una disposizione relativa all'apparecchio di controllo e al disco tachigrafico, nonché al loro utilizzo, prevista:

(...)

e) nel regolamento [n. 3821/85].

(...».

- 12 Secondo il giudice del rinvio, i punti I2 e I3 dell'allegato 4 del decreto governativo n. 156/2009 sono del seguente tenore:

«I2: Condotta sanzionata: il conducente non è in grado di fornire le informazioni registrate sul disco o sulla carta del conducente per la giornata in corso. Importo dell'ammenda: [HUF] 400 000. Persona tenuta a pagare l'ammenda: il conducente.

I3: Condotta sanzionata: il conducente non è in grado di fornire le informazioni registrate sul disco per i ventotto giorni precedenti. Importo dell'ammenda: [HUF] 400 000. Persona tenuta a pagare l'ammenda: il conducente; il trasportatore».

- 13 L'articolo 340, paragrafo 1, del Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (legge n. III del 1952, che istituisce il codice di procedura civile; in prosieguo: il «codice di procedura civile») così dispone:

«La sentenza pronunciata dal giudice non è impugnabile in appello, fatta salva la deroga di cui al paragrafo 2».

- 14 A norma dell'articolo 340/A, paragrafo 2, del codice in parola:

«Non è ammesso ricorso in cassazione (...)

(...)

b) nelle cause vertenti sulla fissazione di un'ammenda (...), quando l'obbligo di pagamento accertato nell'ambito di un processo amministrativo o in una decisione che fissa l'ammenda, o l'importo del risarcimento del danno non supera [HUF] 1 milione».

### **Procedimento principale e questioni pregiudiziali**

- 15 L'Eurospeed è un'impresa di trasporto registrata in Bulgaria. Per essa lavorano, in qualità di conducenti, i sigg. Ivaylo Todorov Dishev, Deyan Todorov Dishev e Stoyan Dimov, di cittadinanza bulgara.
- 16 In occasione di un tragitto effettuato tra la Repubblica ceca e la Bulgaria, alcuni automezzi pesanti, immatricolati in Repubblica ceca e guidati dalle persone menzionate al punto 15 della presente sentenza, sono stati controllati alla frontiera tra l'Ungheria e la Romania da agenti della Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyőri Igazgatósága (direzione dipartimentale delle dogane e delle finanze di Csongrád, Ungheria).
- 17 Durante tale controllo, i sigg. Ivaylo Todorov Dishev e Diyan Todorov Dishev non hanno potuto esibire né dischi tachigrafici né registri manuali che ricostruiscono le loro attività nel corso dei precedenti ventotto giorni.
- 18 Ciò premesso, la direzione dipartimentale delle dogane e delle finanze di Csongrád ha ritenuto che i due conducenti sopra citati avessero violato l'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85 modificato nonché l'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 e ha inflitto a ciascuno di essi una sanzione amministrativa di HUF 400 000 (circa EUR 1 280).



- 19 Per quanto attiene al sig. Dimov, che non era stato in grado di presentare un documento valido atto a dimostrare la natura dell'attività da esso svolta prima del 12 aprile 2013, data in cui era stato assunto dall'Eurospeed come conducente, la stessa direzione ha ritenuto che l'interessato avesse violato le disposizioni dell'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85 modificato e gli ha inflitto un'ammenda di HUF 400 000 (circa EUR 1 280).
- 20 La Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőri Főigazgatósága (direzione principale regionale delle dogane e delle finanze che fa capo all'Amministrazione nazionale delle imposte e delle dogane, Ungheria) con decisioni datate 30 maggio, 31 maggio e 3 giugno 2013, ha confermato le decisioni della direzione dipartimentale delle dogane e delle finanze di Csongrád.
- 21 Il ricorso proposto avverso tali decisioni dai conducenti di cui trattasi nel procedimento principale è stato respinto dallo Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunale amministrativo e del lavoro di Szeged, Ungheria). Tale giudice ha segnatamente respinto l'argomento secondo cui le ammende avrebbero dovuto essere inflitte all'Eurospeed e non ai conducenti.
- 22 Ai sensi degli articoli 340 e 340/A del codice di procedura civile, la sentenza dello Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunale amministrativo e del lavoro di Szeged) non è impugnabile né in appello né mediante ricorso per cassazione.
- 23 L'Eurospeed, che ha pagato le ammende inflitte ai suoi dipendenti, ha proposto un ricorso dinanzi alla Gyulai törvényszék (Corte di Gyula, Ungheria) e richiede, quale indennizzo delle conseguenze pregiudizievoli della violazione del diritto dell'Unione da parte dello Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunale amministrativo e del lavoro di Szeged), il pagamento di una somma di HUF 1 248 000 (circa EUR 3 992), corrispondente all'importo delle ammende e della tassa di ricorso, nonché gli interessi di mora inerenti a tale somma.
- 24 A tal riguardo, l'Eurospeed fa segnatamente valere che lo Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunale amministrativo e del lavoro di Szeged) ha violato l'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 respingendo il ricorso promosso dai suoi dipendenti in quanto le ammende avrebbero dovuto essere inflitte non già a questi ultimi bensì ad essa medesima. A sostegno di tale censura, l'Eurospeed deduce varie decisioni nazionali dalle quali emergerebbe che, in una simile situazione di fatto, l'ammenda non deve essere irrogata al conducente bensì all'impresa di trasporto presso la quale è occupato. L'ammenda sarebbe inflitta al conducente unicamente nel caso in cui l'impresa di trasporto sia esonerata dalla propria responsabilità.
- 25 La Szegedi törvényszék (Corte di Szeged), di cui lo Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunale amministrativo e del lavoro di Szeged) costituisce un'unità organizzativa, chiede il rigetto del ricorso ritenendo che, tenuto conto della giurisprudenza della Kúria (Corte Suprema, Ungheria), un'ammenda possa essere legittimamente inflitta al conducente di un veicolo. Ad ogni modo, essa considera che non si sia configurata alcuna violazione sufficientemente flagrante e manifesta di una norma di diritto.
- 26 Il giudice del rinvio rileva segnatamente che nel caso in cui l'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che osta a che le sanzioni previste dagli Stati membri a fini di repressione delle infrazioni agli obblighi derivanti da tale regolamento possano colpire, esclusivamente o meno, il conducente di un veicolo, la normativa nazionale di cui trattasi nel procedimento principale potrebbe essere considerata incompatibile con il diritto dell'Unione. Pertanto, potrebbe eventualmente sorgere la responsabilità dello Stato per violazione di tale diritto.

27 Ciò premesso, la Gyulai törvényszék (Corte di Gyula) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se il fatto che l'obbligo di risarcimento derivante da una violazione del diritto dell'Unione gravi sullo Stato membro escluda, nell'ambito della valutazione di un'azione di risarcimento proposta su tale base, l'applicazione delle disposizioni relative a tale responsabilità nei confronti dell'organo dello Stato membro che ha concretamente commesso la violazione di cui trattasi.
- 2) In caso di risposta negativa alla prima questione, se l'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 escluda l'adozione da parte dello Stato membro di disposizioni di diritto nazionale la cui sanzione, in caso di violazione degli obblighi previsti dal suddetto regolamento, può essere applicata nei confronti del conducente del veicolo che ha concretamente commesso la violazione considerata in aggiunta, o in luogo, dell'impresa di trasporto.
- 3) In caso di risposta affermativa alla seconda questione, se si possa considerare che disattenda manifestamente il diritto dell'Unione una decisione di un giudice nazionale chiamato a pronunciarsi nell'ambito di un contenzioso amministrativo, la quale, anziché essere fondata sull'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006, si basi su disposizioni di diritto interno contrarie alla suddetta norma».

### **Sulle questioni pregiudiziali**

#### *Sulla seconda questione*

- 28 Con la seconda questione, che occorre esaminare in primo luogo, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se il regolamento n. 561/2006 e segnatamente l'articolo 10, paragrafo 3, del medesimo, debba essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale che, in aggiunta o in luogo dell'impresa di trasporto presso la quale è occupato il conducente, ritiene quest'ultimo responsabile delle infrazioni a detto regolamento commesse dal conducente stesso.
- 29 Dalla decisione di rinvio emerge che l'Eurospeed e il giudice del rinvio interpretano l'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 nel senso che osta all'applicazione di sanzioni a un conducente a fini di repressione delle infrazioni al suddetto regolamento commesse da quest'ultimo.
- 30 Orbene, una siffatta interpretazione non può essere accolta.
- 31 In primo luogo, occorre rammentare che l'articolo 19, paragrafo 2, del suddetto regolamento dispone che ogni Stato membro consente alle autorità competenti di infliggere una sanzione ad un'impresa e/o ad un conducente per un'infrazione al medesimo regolamento rilevata sul suo territorio e per la quale non sia stata già imposta una sanzione.
- 32 Di conseguenza, emerge chiaramente dalla formulazione di tale disposizione che il regolamento n. 561/2006 assoggetta tanto le imprese di trasporto quanto i conducenti a determinati obblighi e ritiene le prime e i secondi responsabili dell'inosservanza dei rispettivi obblighi.
- 33 A tal riguardo, contrariamente a quanto suggerito dal giudice del rinvio, non può essere condiviso l'argomento secondo cui l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 riguarda unicamente l'ipotesi in cui l'infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro. Infatti, poiché l'articolo 19, paragrafo 2, prima frase, di tale regolamento prevede esplicitamente che la possibilità, per le autorità competenti di uno Stato membro, di infliggere una sanzione a un'impresa e/o a un conducente per un'infrazione al medesimo regolamento, sussista «anche qualora detta infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo», ciò implica, a contrario,



che uno Stato membro è ad ogni modo autorizzato ad infliggere una sanzione vuoi a un'impresa, vuoi a un conducente, vuoi all'una e all'altro, per un'infrazione commessa sul suo territorio. Contrariamente all'interpretazione fornita dal giudice del rinvio, la circostanza che detta disposizione estenda la possibilità di sanzionare le infrazioni al regolamento n. 561/2006 commesse al di fuori del territorio dello Stato membro interessato non può essere interpretata nel senso che restringe l'ambito delle infrazioni sanzionabili a quelle commesse sul territorio di un altro Stato.

- 34 Tale interpretazione è corroborata segnatamente dal considerando 27 del regolamento n. 561/2006 secondo cui, per garantire un'applicazione chiara ed efficace, è auspicabile stabilire disposizioni uniformi sulla responsabilità delle imprese di trasporto e dei conducenti per le infrazioni al regolamento in parola e tale responsabilità può tradursi, a seconda dei casi, in sanzioni penali, civili o amministrative negli Stati membri. Dalla formulazione di tale considerando emerge inequivocabilmente che gli Stati membri sono autorizzati a prevedere un regime di responsabilità dei conducenti per le infrazioni al suddetto regolamento e che essi dispongono di un potere discrezionale per quanto attiene alla natura delle sanzioni applicabili.
- 35 Del pari, ai sensi del considerando 31 del regolamento n. 561/2006, il regolamento n. 3821/85 dovrebbe essere modificato per precisare gli obblighi specifici gravanti sulle imprese di trasporto e sui conducenti, nonché per garantire la certezza del diritto e per agevolare le verifiche sull'osservanza delle norme in materia di periodi di guida e di riposo ai punti di controllo stradali. Dalla formulazione di tale considerando emerge che il regolamento n. 561/2006, che modifica peraltro il regolamento n. 3821/85, riguarda, in particolare, i conducenti per quanto attiene agli obblighi che essi devono osservare in forza di quest'ultimo regolamento. Nei limiti in cui, da un lato, gli Stati membri sono tenuti, a norma dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006 a fissare norme riguardanti le sanzioni per infrazioni a tale regolamento, in modo che siffatte sanzioni siano effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie, e in cui, dall'altro, detto regolamento non esclude la responsabilità dei conducenti, ne consegue che tali Stati possono prevedere disposizioni che consentano di infliggere sanzioni ai conducenti, in via esclusiva o meno.
- 36 Peraltro, va rilevato che l'articolo 15 del regolamento n. 3821/85 modificato stabilisce obblighi cui sono soggetti solamente i conducenti e che questi ultimi devono rispettare, pena il sorgere della loro responsabilità.
- 37 In secondo luogo, per quanto riguarda l'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006, invocato dal giudice del rinvio, occorre rilevare che tale disposizione, che stabilisce norme specifiche in materia di responsabilità delle imprese di trasporto, non può essere interpretata in modo isolato, ma dev'essere letta congiuntamente alle disposizioni dell'articolo 10, paragrafi 1 e 2 di tale regolamento, le quali impongono alle predette imprese obblighi riguardanti la retribuzione dei conducenti e la loro organizzazione del lavoro. Inoltre, sebbene, conformemente all'articolo 10, paragrafo 3, secondo comma, prima frase, del regolamento n. 561/2006, gli Stati membri abbiano il diritto di ritenere le imprese di trasporto pienamente responsabili delle infrazioni commesse dai loro conducenti, non si evince né da tale disposizione né da nessun'altra disposizione di tale regolamento che gli Stati membri siano costretti ad imputare l'intera responsabilità di siffatte infrazioni alle suddette imprese. Pertanto, dall'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento in parola non può essere dedotto che quest'ultimo osta a che uno Stato membro consenta alle autorità competenti di applicare sanzioni ai conducenti che violano detto regolamento.
- 38 In terzo luogo, per quanto riguarda il considerando 17 del regolamento n. 561/2006, è sufficiente constatare, da un lato, che sebbene tale regolamento miri segnatamente a migliorare le condizioni di lavoro del personale nel settore dei trasporti su strada (v., in tal senso, sentenze del 3 ottobre 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, punto 31, e del 13 marzo 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, punto 29), nulla lascia supporre che il legislatore dell'Unione abbia inteso esonerare i conducenti da ogni responsabilità per le infrazioni da essi commesse, in particolare qualora le medesime siano inerenti esclusivamente all'esercizio delle loro funzioni.

- 39 D'altro lato, va rilevato che il regolamento n. 561/2006 persegue anche l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale in generale. I due obiettivi del suddetto regolamento, ovvero migliorare le condizioni di lavoro e migliorare la sicurezza stradale, si traducono dunque entrambi nell'obbligo di munire, in linea di principio, i veicoli adibiti al trasporto su strada di un apparecchio di controllo omologato che consenta di controllare il rispetto dei periodi di guida e di riposo dei conducenti. Orbene, un'interpretazione del suddetto regolamento nel senso che esso osterebbe alla possibilità di infliggere ai conducenti sanzioni a fini di repressione della violazione, da parte di questi ultimi, degli obblighi ad essi incombenti in forza del medesimo regolamento, costituirebbe un ostacolo alla realizzazione, in particolare, dell'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale in generale.
- 40 Peraltro, la Corte ha già implicitamente ammesso, nelle sentenze del 9 febbraio 2012, Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64), del 3 ottobre 2013, Lundberg, (C-317/12, EU:C:2013:631), e del 13 marzo 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142), la possibilità per gli Stati membri di infliggere una siffatta sanzione ai conducenti.
- 41 Da tutte le considerazioni che precedono emerge che occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che il regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che esso non osta ad una normativa nazionale che, in aggiunta o in luogo dell'impresa di trasporto presso la quale è occupato il conducente, ritiene quest'ultimo responsabile delle infrazioni a tale regolamento dallo stesso commesse.

#### *Sulle questioni prima e terza*

- 42 Alla luce della risposta fornita alla seconda questione, non occorre rispondere alle questioni prima e terza.

#### **Sulle spese**

- 43 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.

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

**Il 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 esso non osta ad una normativa nazionale che, in aggiunta o in luogo dell'impresa di trasporto presso la quale è occupato il conducente, ritiene quest'ultimo responsabile delle infrazioni a tale regolamento dallo stesso commesse.**

Firme