Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
MICHAL BOBEK
presentate il 4 marzo 2021 [1]

Causa C-906/19

FO
contro
Ministère public

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dalla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti su strada – Disposizioni sociali – Regolamenti (CE) n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85 – Deroga di cui all'articolo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 561/2006 – Nozione di "veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri" – Obblighi dei conducenti in caso di utilizzo misto dei veicoli – Ambito di applicazione dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006 – Sanzioni extraterritoriali – Non inclusione delle infrazioni al regolamento (CEE) n. 3821/85 – Principio di legalità dei reati e delle pene»

I. Introduzione

1. A seguito di un controllo su strada effettuato in Francia su un pullman gestito da un'impresa di trasporto avente sede in Germania, è stato accertato che il conducente aveva circolato in Germania senza che la carta del conducente fosse inserita nel tachigrafo del veicolo. Il titolare dell'impresa è stato di conseguenza perseguito penalmente in Francia per aver commesso il reato di mancato inserimento della carta del conducente nel tachigrafo del veicolo ed è stato condannato in primo grado a un'ammenda di EUR 10 125. Tale decisione è stata confermata in appello.

2. Nel contesto della presente causa, la Corte è chiamata ad interpretare i regolamenti (CE) n. 561/2006 [2] e (CEE) n. 3821/85 [3] al fine di determinare, in primo luogo, se gli obblighi dei conducenti derivanti dal regolamento n. 3821/85 siano applicabili nell'ambito della guida di veicoli utilizzati sia per tragitti di linea inferiori a 50 chilometri sia per tragitti più lunghi e, in secondo luogo, se i fatti illeciti di cui trattasi potessero essere penalmente perseguiti in Francia benché commessi in Germania.

[1] Lingua originale: il francese.

[2] Regolamento 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).

[3] Regolamento del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU 1985, L 370, pag. 8).

II. Contesto normativo

A. Diritto dell'Unione

1. Regolamento (CE) n. 3821/85

3. Ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 2, del regolamento n. 3821/85, nella versione applicabile alla fattispecie in esame:

«I conducenti utilizzano i fogli di registrazione o la carta del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. (…)».

4. L'articolo 15, paragrafo 7, di detto regolamento, disponeva quanto segue:

«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 1º 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 I B, 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 1º 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».

5. L'articolo 19 del predetto regolamento prevedeva quanto segue:

«(…)

2. Gli Stati membri si prestano mutua assistenza per l'applicazione del presente regolamento e per il controllo dell'applicazione stessa.

3. Nell'ambito di questa reciproca assistenza le autorità competenti degli Stati membri si comunicano le informazioni disponibili riguardanti:

– le infrazioni al presente regolamento commesse da non residenti e le sanzioni inflitte per tali infrazioni;

– le sanzioni inflitte da uno Stato membro nei confronti dei propri residenti per tali infrazioni commesse in altri Stati membri».

6. Il regolamento n. 3821/85 è stato 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 (GU 2014, L 60, pag. 1).

2. Regolamento (CE) n. 561/2006

7. L'articolo 1 del regolamento n. 561/2006, nella versione applicabile alla fattispecie in esame, 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. L'articolo 19, che fa parte del capo V del predetto regolamento, relativo alle procedure di controllo e sanzioni, così dispone:

«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.

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 1º 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 [n. 3821/85] da parte delle imprese o dei caricatori, spedizionieri, operatori turistici, capifila, subappaltatori e agenzie di collocamento conducenti ad esse associati».

3. Direttiva 2006/22/CE

10. L'allegato III della direttiva 2006/22/CE[4], nella versione applicabile alla fattispecie in esame, contiene linee direttrici su una gamma comune di infrazioni ai regolamenti n. 561/2006 e n. 3821/85, suddivise in categorie in funzione della loro gravità. Tale allegato raccomanda di contestare come infrazione «molto grave» la violazione dell'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85, consistente nel non essere in grado di presentare le informazioni relative ai ventotto giorni precedenti (infrazione I 3).

B. Diritto francese

11. L'articolo L. 3315-5, 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.

III. Fatti, procedimento e questioni pregiudiziali

12. 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 Sengenthal (Germania).

[4] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE del Consiglio (GU 2006, L 102, pag. 35).

13. In occasione di tale controllo, i funzionari hanno invitato il conducente a giustificare la sua attività per la giornata in corso nonché per i ventotto giorni precedenti. Essi hanno quindi constatato 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 fosse inserita nel tachigrafo.

14. A seguito di tali fatti, il titolare della suddetta impresa (imputato nel procedimento principale) è stato perseguito, sulla base dell'articolo L. 3315-5, comma 1, del code des transports (codice dei trasporti, Francia), per aver commesso nove volte, nei predetti giorni, il reato consistente nel mancato inserimento della carta del conducente nel tachigrafo del veicolo.

15. Il tribunal correctionnel de Versailles (Tribunale penale di Versailles, Francia) ha accertato la sussistenza dei fatti e ha comminato all'imputato nel procedimento principale un'ammenda di EUR 10 125.

16. La cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles, Francia) ha confermato tale decisione in ordine alla colpevolezza e alla pena. Dinanzi a detto giudice, l'imputato nel procedimento principale ha eccepito il difetto di competenza territoriale dei giudici penali francesi. A suo avviso, da un lato, i reati che gli erano 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 l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 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.

17. Per respingere tale argomento, la cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) ha ritenuto, nella sua sentenza del 2 maggio 2018, che i fatti accertati durante il controllo stradale rientrassero nell'ambito di applicazione delle disposizioni di cui all'articolo L. 3315-5 del codice dei trasporti, che è stato adottato ai fini dell'applicazione del regolamento n. 3821/85. Detto giudice ha aggiunto che l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 contiene una deroga espressa al principio di territorialità dei procedimenti. Sottolineando che tale deroga si riferisce espressamente al regolamento n. 561/2006, la summenzionata cour d'appel (Corte d'appello) ne ha dedotto che essa ricomprende anche le infrazioni al regolamento n. 3821/85, in quanto l'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006 si riferisce anche al regolamento n. 3821/85.

18. La cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) ha quindi respinto l'eccezione di incompetenza sollevata dall'imputato nel procedimento principale, confermando l'ammenda di EUR 10 125 comminata in primo grado per violazione delle norme che disciplinano le condizioni di lavoro nei trasporti su strada.

19. L'imputato ha presentato ricorso per cassazione avverso la sentenza della cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles). L'imputato nel procedimento principale, dopo aver ripreso, in sostanza, l'argomentazione elaborata in primo grado, ha chiesto alla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia) di sottoporre alla Corte un rinvio pregiudiziale affinché si pronunci sulla questione. Egli contesta inoltre alla cour d'appel de Versailles (Corte d'appello di Versailles) di non aver risposto al suo argomento secondo cui non poteva aver commesso 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 chilometri. A suo parere, durante tali tragitti il tachigrafo può essere commutato in posizione «out of scope» (fuori campo) e i conducenti sono esonerati dall'inserirvi la loro carta del conducente.

20. Ciò premesso, 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».

21. Hanno presentato osservazioni scritte il governo francese e la Commissione europea. Tale governo nonché la Commissione hanno altresì risposto per iscritto a taluni quesiti posti dalla Corte.

IV. Analisi

22. Le presenti conclusioni sono articolate nel modo seguente. Inizierò rispondendo alla seconda questione pregiudiziale sollevata dal giudice del rinvio in quanto è più logico, prima di affrontare la questione delle sanzioni, determinare la natura e la portata degli obblighi dei conducenti di veicoli derivanti dall'articolo 15 del regolamento n. 3821/85, ove tali veicoli rientrano, in linea di principio, nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, ma sono talvolta utilizzati anche per tragitti di linea inferiori a 50 chilometri (A). Esaminerò poi la prima questione pregiudiziale, riguardante specificamente le autorità territorialmente competenti a sanzionare le violazioni di tali obblighi (B).

A. Seconda questione: quali erano, ai sensi del regolamento n. 3821/85, gli obblighi dei conducenti di veicoli utilizzati in modo misto?

23. Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede essenzialmente se gli obblighi di cui all'articolo 15 del regolamento n. 3821/85[5] debbano essere costantemente rispettati da ogni conducente nel caso in cui uno stesso veicolo sia utilizzato in modo «misto», vale a dire qualora sia utilizzato sia per tragitti di linea inferiori a 50 chilometri sia per tragitti più lunghi. In

[5] Ora sostituito dagli articoli da 34 a 36 del regolamento n. 165/2014.

particolare, si chiede quale sia l'eventuale incidenza della deroga di cui all'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, sulla portata di tali obblighi nell'ambito di utilizzo di un tale veicolo per tragitti di linea inferiori a 50 chilometri.

24. Secondo il governo francese, il conducente di un veicolo dotato di un apparecchio di controllo deve giustificare in ogni momento la sua attività di guida, compresa la parte della sua attività che rientra nell'esclusione prevista dall'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, dal momento che una parte della sua attività è disciplinata da detto regolamento.

25. Secondo la Commissione, se un veicolo è utilizzato in modo misto, il conducente di tale veicolo deve inserire la sua carta di conducente quando utilizza il veicolo nel contesto di un trasporto rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006. Se è pur vero che il conducente non ha l'obbligo di inserire la sua carta di conducente quando guida «fuori campo», è necessario tuttavia che tali periodi di guida siano registrati come «altre mansioni» sulla carta del conducente, automaticamente inserendo la carta durante la guida «fuori campo» o avvalendosi della funzione manuale di cui dispone il tachigrafo al momento della ripresa dell'attività che rientra nell'ambito del regolamento.

26. Condivido ampiamente l'analisi della Commissione.

27. A mio avviso, se un veicolo non è *adibito esclusivamente* al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non supera i 50 chilometri ai sensi dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, ma è *utilizzato in modo misto*, tale veicolo rientra pienamente nell'ambito di applicazione di detto regolamento. Di conseguenza, ogni conducente di tale veicolo deve adempiere gli obblighi derivanti, in particolare, dall'articolo 15 del regolamento n. 3821/85, anche in caso di uso occasionale del veicolo per tragitti di linea inferiori a 50 chilometri.

28. In via preliminare, occorre osservare che, sebbene ai sensi dell'articolo 15 del regolamento n. 3821/85, i conducenti debbano registrare il tempo di guida, le altre mansioni, il tempo di disponibilità, le interruzioni di guida e i periodi di riposo giornaliero, per garantire la possibilità di verificare, durante un eventuale controllo, che ogni conducente rispetti le regole relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo previste al capo II del regolamento n. 561/2006, la portata di tali obblighi non varia in funzione dell'identità del conducente o del tipo di trasporto effettuato, ma in funzione del *veicolo* utilizzato. Infatti, l'applicabilità del regolamento n. 561/2006 – che a sua volta determina l'applicabilità del regolamento n. 3821/85 e degli obblighi che ne derivano [6] – si definisce sia in positivo [7] che in negativo [8], in funzione delle caratteristiche dei veicoli e/o del loro impiego specifico. Ne consegue quindi che qualsiasi conducente di un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 era soggetto agli obblighi di registrazione dei vari dati connessi alla guida che derivavano dall'articolo 15 del regolamento n. 3821/85.

6 Dall'articolo 3 del regolamento n. 3821/85 risulta che il suo campo di applicazione è identico a quello del regolamento n. 561/2006.

7 L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006 precisa che esso si applica al trasporto su strada di merci effettuato da veicoli di massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate e al trasporto su strada di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone e destinati a tal fine.

8 L'articolo 3 del regolamento n. 561/2006 stabilisce una serie di deroghe definite in base alla tipologia di veicolo. Tra i veicoli ai quali non si applica il regolamento n. 561/2006, oltre alla deroga invocata nel procedimento principale, l'articolo 3 si riferisce, ad esempio, ai veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 40 chilometri orari, ai veicoli di proprietà delle forze armate o della protezione civile, ai veicoli adibiti ad usi medici o, ancora, ai «veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici (…) e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci». V. altresì articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006.

29. Orbene, occorre chiedersi se un veicolo utilizzato in modo misto rientri pienamente nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 o se possa usufruire della deroga di cui all'articolo 3, lettera a), di detto regolamento, che prevede che il medesimo regolamento non si applica 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».

30. A mio parere, tale deroga non può essere interpretata nel senso di includere l'uso occasionale di determinati veicoli per tragitti di linea inferiori a 50 chilometri. Essa riguarda solo l'uso di veicoli adibiti esclusivamente al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non supera i 50 chilometri.

31. In primo luogo, secondo una giurisprudenza costante, una deroga non può essere interpretata nel senso di estendere i suoi effetti oltre quanto è necessario per assicurare la protezione degli interessi che essa mira a garantire. Inoltre, la portata delle deroghe deve essere determinata tenendo conto delle finalità della normativa di cui trattasi [9]. Ne consegue che la deroga di cui all'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretata in modo restrittivo.

32. Inoltre, l'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, si applica solo ai veicoli «adibiti» al trasporto di passeggeri in «servizio regolare» di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri. Tale formulazione suggerisce che siffatta deroga si applica solo ai veicoli destinati *esclusivamente* a trasportare passeggeri per brevi tragitti inferiori a 50 chilometri mediante «servizi che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un itinerario determinati» [10]. In concreto, si potrebbe trattare di veicoli adibiti ai trasporti urbani, di scuolabus che trasportano gli scolari dal loro domicilio all'istituto scolastico e viceversa, o ancora di navette che trasportano i lavoratori dal loro domicilio a lavoro e viceversa [11]. Sono quindi esclusi dall'ambito di applicazione dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 i veicoli utilizzati occasionalmente [12], su iniziativa del vettore, per il trasporto di passeggeri per brevi tragitti, in particolare perché tali veicoli non forniscono «servizi regolari» [13].

33. Una diversa interpretazione (ipoteticamente più ampia) dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 sarebbe in contrasto non solo con gli obiettivi del predetto regolamento, consistenti nel migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale, ma anche con l'imperativo della certezza del diritto nei confronti dei conducenti e dei titolari di imprese di trasporto.

34. In effetti, si potrebbe ipotizzare uno scenario in cui uno stesso conducente ha utilizzato un veicolo per un lungo tragitto di oltre 50 chilometri e, immediatamente dopo (o prima), per uno o più tragitti inferiori a 50 chilometri. Gli obiettivi di miglioramento delle condizioni di lavoro e la sicurezza stradale impongono necessariamente che tale conducente unico registri tutti i suoi dati

9 V., a titolo esemplificativo, sentenza del 3 ottobre 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).

10 Come risulta dalla definizione di «servizi regolari» di cui all'articolo 4, lettera n), del regolamento n. 561/2006, che rinvia all'articolo 2, punto 1, del regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio, del 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU 1992, L 74, pag. 1), oggi abrogato.

11 V., ad esempio, sentenza del 2 marzo 2017, Casa Noastră (C-245/15, EU:C:2017:156), in cui la Corte ha dichiarato che il servizio di trasporto domicilio-lavoro di lavoratori, organizzato dal datore di lavoro di questi ultimi e il cui percorso non supera i 50 chilometri, rientra nell'ambito di applicazione della deroga prevista all'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006.

12 V. definizione dei servizi occasionali di cui all'articolo 2, punto 3, del regolamento n. 684/92.

13 V., a questo proposito, sentenza del 30 aprile 1998, Clarke & Sons e Ferne (C-47/97, EU:C:1998:185), in cui la Corte ha dichiarato che un servizio di trasporto di viaggiatori svolto a più riprese, nell'ambito di una prenotazione di gruppo effettuata da un organizzatore di viaggi, per un semplice viaggio di andata tra un aeroporto e un albergo con, se del caso, una fermata nel luogo di un'attrazione turistica, senza che sia stato predeterminato l'itinerario da seguire, non costituisce un servizio regolare ai sensi della deroga prevista dal regolamento precedente al regolamento n. 561/2006.

relativi alla guida, affinché gli addetti ai controlli possano verificare che tale conducente non abbia violato le disposizioni del capo II del regolamento n. 561/2006, indipendentemente dal tipo di percorso effettuato con quel veicolo [14]. Infatti, la guida di un veicolo, anche per un breve tragitto, costituisce un periodo di attività effettivo del conducente che può produrre effetti sulla guida e durante il quale il conducente non dispone liberamente del proprio tempo [15].

35. Del pari, in caso di controllo, possono emergere discordanze, come sembrerebbe essere avvenuto nel procedimento principale, tra i dati degli ultimi ventotto giorni relativi al *veicolo* e quelli relativi al *conducente*, in particolare quando è stata utilizzata la posizione *out of scope*. Nella misura in cui tali discordanze potrebbero talvolta occultare una violazione dei vari periodi previsti al capo II del regolamento n. 561/2006, dissimulati con un uso misto del veicolo che autorizzerebbe a commutare il tachigrafo in posizione *out of scope* e a non dover registrare i dati pertinenti, è nell'interesse del conducente (e, nella fattispecie, del titolare dell'impresa) registrare tali dati al fine di poter giustificare le discordanze presentando i documenti probatori relativi all'utilizzo del veicolo. L'interpretazione proposta dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 è quindi idonea a rafforzare la certezza del diritto nei confronti del conducente e del responsabile dell'impresa.

36. Ne consegue che, quando un veicolo che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 è utilizzato in modo misto, ogni conducente che guida tale veicolo è soggetto agli obblighi previsti dall'articolo 15 del regolamento n. 3821/85.

B. Prima questione: chi può imporre sanzioni?

37. Con la prima questione, il giudice del rinvio intende sapere essenzialmente quali siano le autorità competenti che hanno il diritto di perseguire le infrazioni al regolamento n. 3821/85: se si tratti esclusivamente delle autorità dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione o se possa trattarsi anche delle autorità dello Stato nel cui territorio l'infrazione non è stata commessa ma semplicemente constatata.

38. A mio avviso, non occorre rispondere a tale questione, dal momento che, salvo verifica da parte del giudice del rinvio, l'infrazione di cui trattasi sembra essere stata commessa *e* constatata *contemporaneamente* sul territorio francese, consentendo in tal modo alle autorità di detto Stato di sanzionare l'autore dell'infrazione, dal momento che il diritto nazionale prevede una base giuridica appropriata (1). Tuttavia, per completezza, ritengo che uno Stato membro non possa comminare una sanzione sulla base dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 per un'infrazione al regolamento n. 3821/85, in assenza di un collegamento tra l'infrazione commessa e tale Stato membro (2).

[14] V. altresì, a tal fine, per analogia, articolo 6, paragrafo 5, del regolamento n. 561/2006, che impone a ogni conducente di registrare fra le «altre mansioni», i periodi trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dal campo di applicazione del presente regolamento. V. altresì sentenza del 18 gennaio 2001, Skills Motor Coaches e a. (C-297/99, EU:C:2001:37), con la quale la Corte ha imposto al conducente di un veicolo A rientrante nel campo di applicazione del regolamento n. 561/2006 di registrare tutta la sua attività di guida, anche quando essa sia svolta, nell'ambito della sua attività lavorativa, su un veicolo B non rientrante nella sfera di applicazione del citato regolamento.

[15] V., sempre per analogia, sentenza del 18 gennaio 2001, Skills Motor Coaches e a. (C-297/99, EU:C:2001:37, punto 37).

1. Quale infrazione e su quale territorio?

39. Dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che l'imputato nel procedimento principale è stato condannato ad un'ammenda di EUR 10 125 per aver commesso, nove volte, *in Germania*, il reato di mancato inserimento della carta del conducente nel tachigrafo del veicolo, perseguito ai sensi dell'articolo L. 3315-5, primo comma, del codice dei trasporti. Tuttavia, la domanda di pronuncia pregiudiziale cita anche espressamente *Versailles* quale luogo di commissione del reato. Inoltre, il giudice del rinvio sostiene che l'infrazione prevista nel diritto francese dall'articolo L. 3315-5 del codice dei trasporti corrisponde all'infrazione definita all'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85, che consiste non nel mancato inserimento della carta del conducente nel tachigrafo, bensì nel fatto di non essere in grado di presentare le informazioni relative ai ventotto giorni precedenti.

40. Quanto alla natura esatta dell'infrazione constatata dalle autorità nazionali, tali discordanze mi lasciano alquanto perplesso. Questa persona è stata perseguita per il reato di mancato inserimento della carta del conducente nel tachigrafo, come previsto dal diritto francese, constatato in Francia ma commesso in modo ricorrente in Germania? Oppure è stata perseguita perché non è stata in grado di presentare, in Francia, le informazioni richieste relative ai ventotto giorni precedenti il controllo, in violazione dell'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85?

41. Spetta ai giudici nazionali rispondere a tali interrogativi. Tuttavia, sembrerebbe che il procedimento principale rientri *formalmente* nell'ambito della prima ipotesi, sebbene in realtà derivi *sostanzialmente* dalla seconda.

42. Va osservato, anzitutto, che il diritto dell'Unione non impone ai conducenti di veicoli, rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, di possedere in tutti i casi una carta del conducente. Infatti, non solo non tutti i veicoli sono dotati di un apparecchio di controllo che funziona con una carta del conducente [16], ma l'articolo 15, paragrafo 7, lettera a), punto ii), del regolamento n. 3821/85 precisava espressamente che la presentazione da parte di un conducente della carta del conducente ad un addetto al controllo è obbligatoria solo (e logicamente) «se è titolare di una siffatta carta» [17]. Invece, come rammentato in precedenza [18], il conducente è tenuto a registrare (e, in caso di controllo, a presentare) le informazioni pertinenti al fine di garantire la corretta applicazione delle norme previste al capo II del regolamento n. 561/2006. A tal fine, l'articolo 15, paragrafo 7, del regolamento n. 3821/85 prevede vari tipi di documenti probatori che vanno dai fogli di registrazione alla carta del conducente e, molto più semplicemente, a «ogni registrazione manuale e tabulato fatti» per la giornata in corso e nei ventotto giorni precedenti.

[16] La carta del conducente non è contemplata dall'allegato I del regolamento n. 3821/85 relativo ai tachigrafi analogici. In tale ipotesi, il datore di lavoro rilascia ai conducenti di veicoli muniti di un apparecchio di controllo conforme a tale allegato solo fogli di registrazione.

[17] V. altresì articolo 14, paragrafo 3, del regolamento n. 3821/85, secondo cui anche per i veicoli muniti di un apparecchio di controllo conforme all'allegato I B (tachigrafo digitale), uno Stato membro *può* pretendere che un conducente soggetto alle disposizioni del regolamento n. 561/2006 sia in possesso della carta del conducente.

[18] Paragrafo 28 delle presenti conclusioni.

43. Ne consegue che il mancato inserimento della carta del conducente nel tachigrafo non costituisce, di per sé e singolarmente, un'infrazione al regolamento n. 3821/85 [19]. Ne risulta altresì che la violazione degli obblighi previsti all'articolo 15, paragrafo 7, del citato regolamento consiste nel *non essere in grado di presentare i documenti probatori* che consentano di attestare il buon uso del veicolo durante i ventotto giorni precedenti il controllo [20].

44. Orbene, come ha correttamente sottolineato la Commissione, un'infrazione del genere è necessariamente commessa sul territorio dello Stato membro che l'ha constatata. Nella misura in cui tale Stato membro dispone di una base giuridica adeguata a tal fine, le autorità del predetto Stato sono dunque autorizzate, conformemente al principio di territorialità del diritto penale, ad infliggere una sanzione all'autore, anche qualora quest'ultimo sia un non residente [21].

2. Sull'ambito di applicazione dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006

45. Sebbene non occorra, a mio avviso, rispondere formalmente alla prima questione sollevata dal giudice del rinvio, in quanto non è necessario per risolvere la controversia, risponderò tuttavia brevemente, tenuto conto della presunzione di pertinenza connessa alle questioni pregiudiziali e del compito assegnato agli avvocati generali.

46. Ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 2, primo comma, del regolamento n. 561/2006, «[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». La lettera dell'articolo 19, paragrafo 2, si riferisce quindi espressamente ad un'infrazione *al presente regolamento*.

47. In opposizione alla lettera dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006, il governo francese e la Commissione si basano essenzialmente sulle interpretazioni contestuale e teleologica per dedurne che l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 autorizza gli Stati membri a sanzionare sia le infrazioni a detto regolamento che quelle al regolamento n. 3821/85, laddove tali infrazioni siano state semplicemente constatate sul loro territorio pur essendo state commesse in un altro Stato membro o in uno Stato terzo. Secondo detti interessati, questi due regolamenti costituirebbero un insieme inscindibile. L'effettività del regolamento n. 561/2006 si baserebbe sull'applicazione del regolamento n. 3821/85, poiché la sua attuazione richiede di ricorrere all'apparecchio di controllo. Inoltre, dato che tali due regolamenti perseguono gli stessi obiettivi, sarebbe non solo logico, ma anche necessario, visto il carattere transfrontaliero delle attività di trasporto su strada, consentire alle autorità di uno Stato membro di sanzionare le infrazioni ai predetti due regolamenti constatate nel territorio di tale Stato, altrimenti si rischierebbe di provocare non solo un incremento delle infrazioni, ma anche incidenti.

48. La Commissione sottolinea in particolare, alla luce dei lavori preparatori, che l'assenza di un riferimento espresso al regolamento n. 3821/85 nell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 non sarebbe stata intenzionale. La ragione per cui non figurava nessuna «clausola di extraterritorialità» nella proposta iniziale di regolamento della Commissione, è che, in realtà, una

[19] Come confermato dall'allegato III della direttiva 2006/22, che non raccomanda di prevedere un siffatto reato.

[20] Infrazione I 3, la cui repressione penale è raccomandata dall'allegato III della direttiva 2006/22 (v. paragrafo 10 delle presenti conclusioni).

[21] V., a tal fine, articolo 19, paragrafo 3, primo trattino, del regolamento n. 3821/85.

clausola del genere non è necessaria, in mancanza di qualsiasi extraterritorialità. Detto articolo 19 avrebbe lo scopo di istituire un sistema sanzionatorio non nazionale ma dell'Unione applicabile su tutto il territorio dell'Unione. In tale contesto, gli Stati membri potevano già, dal momento che il loro ordinamento nazionale glielo consentiva, introdurre sanzioni per le infrazioni soltanto constatate dalle loro autorità competenti su tale territorio. L'introduzione, durante i lavori legislativi, di un nuovo paragrafo 2 che non figurava nella proposta della Commissione ha inizialmente avuto come unico obiettivo quello di trasformare tale possibilità in obbligo. Di conseguenza, la formulazione dell'articolo 19, paragrafo 2, di quello che sarebbe divenuto il regolamento n. 561/2006 si è evoluta verso un'assenza di obbligo.

49. Non condivido tale approccio. A mio avviso, l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 non dovrebbe essere interpretato in modo da includere nel suo ambito di applicazione, sulla sola base della complementarietà tra detto regolamento e il regolamento n. 3821/85, le infrazioni a quest'ultimo regolamento quando esso non è espressamente menzionato in tale disposizione.

50. In primo luogo, i paragrafi 1 e 4 dell'articolo 19 del regolamento n. 561/2006, sebbene presentino una dimensione trasversale, in quanto fanno riferimento sia al regolamento n. 561/2006 sia al regolamento n. 3821/85, hanno un elevato livello di generalità e si limitano, in sostanza, ad imporre agli Stati membri di istituire un sistema sanzionatorio in caso di infrazione all'uno o all'altro dei regolamenti citati. Il loro obiettivo è quindi diverso dall'obiettivo molto specifico del paragrafo 2 del citato articolo 19: consentire sanzioni extraterritoriali.

51. In secondo luogo, sebbene sia innegabile la complementarità tra il regolamento n. 3821/85 e il regolamento n. 561/2006[22], l'allegato III della direttiva 2006/22 distingue chiaramente tra un gruppo di infrazioni al regolamento n. 561/2006 (inosservanza delle norme relative all'equipaggio, ai periodi di guida, alle pause, ai periodi di riposo e alle modalità di pagamento) e un gruppo di infrazioni al regolamento n. 3821/85 (inosservanza delle norme relative, in particolare, all'installazione dell'apparecchio di controllo, all'utilizzo dell'apparecchio di controllo, della carta del conducente e del foglio di registrazione, alle indicazioni da inserire o alla presentazione dei documenti). Il legislatore dell'Unione distingue quindi i due gruppi di infrazioni[23] cosicché è impossibile affermare con certezza che il fatto di non aver espressamente incluso le infrazioni al regolamento n. 3821/85 nell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 sia il risultato di una semplice omissione involontaria. Si potrebbe quindi sostenere, contrariamente agli argomenti della Commissione, che la semplice assenza nell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 di qualsiasi riferimento al regolamento n. 3821/85 sottolinea al contrario che tale omissione è stata intenzionale da parte del legislatore dell'Unione[24].

52. In terzo luogo, quando il legislatore dell'Unione conferisce agli Stati membri il potere di sanzionare le infrazioni commesse sul territorio di altri Stati membri, sembra farlo in modo espresso e limitato, come testimoniano altri atti legislativi. Così, ad esempio, l'articolo 11 della direttiva 2017/1371 del Parlamento e del Consiglio, del 5 luglio 2017, relativa alla lotta contro la

[22] Il regolamento n. 3821/85 si inserisce direttamente nel solco del regolamento n. 561/2006. Sebbene il suo scopo immediato sia quello di imporre ai conducenti la registrazione di taluni dati relativi alla guida, la sua finalità ultima è proprio quella di consentire agli addetti al controllo di verificare, attraverso diverse tipologie di documenti probatori, che le norme del capo II del regolamento n. 561/2006 siano state rispettate. V., ad esempio, sentenza del 26 settembre 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, punto 28).

[23] Bisogna riconoscere che, in pratica, questa distinzione non è sempre così netta, poiché alcune azioni possono costituire sia un'infrazione al regolamento n. 3821/85 che un'infrazione al regolamento n. 561/2006 [v., ad esempio, sentenze del 9 giugno 2016, Eurospeed (C-287/14, EU:C:2016:420), e del 26 settembre 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772)].

[24] Del resto, occorre rilevare che il legislatore dell'Unione non ha modificato la formulazione dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 nella sua ultima versione del 20 agosto 2020, a seguito della modifica introdotta dal regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020 (GU 2020, L 249, pag. 1).

frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale [25], adottata sulla base dell'articolo 83, paragrafo 2, TFUE [26], subordina l'estensione della giurisdizione di uno Stato membro ad infliggere sanzioni per i reati commessi *al di fuori* del proprio territorio sia alla necessità di informarne la Commissione, sia al requisito di un collegamento tra il reato di cui trattasi e tale Stato membro [27]. Da questa esposizione risulta che, quando intende consentire a uno Stato membro di sanzionare un'infrazione che non è stata commessa sul proprio territorio, il legislatore dell'Unione lo fa pertanto in modo espresso e preciso ed esclusivamente per infrazioni che presentano peraltro un collegamento con tale Stato [28].

53. Infine, e in relazione a quanto sopra, secondo costante giurisprudenza il principio di legalità dei reati e delle pene impone che la legge definisca chiaramente i reati e le pene che li reprimono. Questa condizione è soddisfatta quando il soggetto di diritto può conoscere, in base al testo della disposizione rilevante e, se del caso, con l'aiuto dell'interpretazione che ne sia stata fatta dai giudici, gli atti e le omissioni che chiamano in causa la sua responsabilità penale [29].

54. Ciò che in ultima analisi rileva è il testo della legge (europea) che è stato adottato. Al contrario, a nulla rilevano le intenzioni e le idee manifestate nel corso dell'iter legislativo, ma non espresse nel testo, e a fortiori le omissioni del legislatore. Se il legislatore non è stato in grado di indicare inequivocabilmente cosa volesse, è complicato farlo a posteriori in via interpretativa, tanto più che le persone interessate potrebbero ragionevolmente aver seguito un iter di pensiero diverso [30]. Tale approccio diventa tanto più problematico se deve effettivamente sfociare nella sanzione di comportamenti, per analogia o per connessione, senza una base giuridica esplicita. Nel campo del diritto penale, i reati devono essere definiti ex ante in modo preciso e chiaro.

55. Di conseguenza, e contrariamente a quanto affermato dal governo francese, tenuto conto del tenore letterale dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006, la repressione delle infrazioni, sulla base di detta disposizione, al regolamento n. 3821/85, rilevate ma non commesse sul territorio di uno Stato membro non può certamente essere considerata ragionevolmente prevedibile dalla persona che ne subisce le conseguenze.

56. Ne consegue che, allo stato attuale, l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 non autorizza le autorità di uno Stato membro a comminare una sanzione a un titolare d'impresa e/o al conducente di un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione di detto regolamento per un'infrazione al regolamento n. 3821/85 che non sia stata commessa sul proprio territorio e che non presenti alcun altro collegamento con tale Stato membro.

25 GU 2017, L 198, pag. 29.

26 In virtù del quale, «[a]llorché il ravvicinamento delle disposizioni legislative e regolamentari degli Stati membri in materia penale si rivela indispensabile per garantire l'attuazione efficace di una politica dell'Unione in un settore che è stato oggetto di misure di armonizzazione, norme minime relative alla definizione dei reati e delle sanzioni nel settore in questione possono essere stabilite tramite direttive».

27 Ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 3, della direttiva 2017/1371, uno Stato membro informa la Commissione qualora lo stesso decida di estendere la propria giurisdizione ai reati che sono stati commessi al di fuori del proprio territorio in una delle seguenti situazioni: a) l'autore del reato risieda abitualmente nel proprio territorio; b) il reato sia commesso a vantaggio di una persona giuridica che ha sede nel proprio territorio; oppure c) l'autore del reato sia uno dei propri funzionari che agisce nelle sue funzioni ufficiali.

28 Per un altro esempio analogo, si veda l'articolo 10 della direttiva 2014/57/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativa alle sanzioni penali in caso di abusi di mercato (direttiva abusi di mercato) (GU 2014, L 173, pag. 179).

29 V., ad esempio, sentenze del 3 giugno 2008, Intertanko e a. (C-308/06, EU:C:2008:312, punto 71); del 22 ottobre 2015, AC-Treuhand/Commissione (C-194/14 P, EU:C:2015:717, punto 40), e del 20 dicembre 2017, Vaditrans (C-102/16, EU:C:2017:1012, punto 51).

30 V. le mie conclusioni nella causa Presidenza del Consiglio dei Ministri (C-129/19, EU:C:2020:375, paragrafi da 119 a 123). V. altresì le mie conclusioni nella causa Entoma (C-526/19, EU:C:2020:552).

57. In conclusione, riconosco che una soluzione del genere non è pienamente soddisfacente. Data la stretta complementarità tra tali due regolamenti, potrebbe essere opportuno includere le infrazioni al regolamento n. 3821/85, nell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 [31]. Orbene, come è già stato sottolineato, dall'opportunità non discende la legalità, in particolare nel diritto penale. Se l'attuale formulazione dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 dovesse essere ritenuta lacunosa [32], sarà compito del legislatore dell'Unione modificarla.

V. Conclusione

58. Propongo alla Corte di rispondere come segue alle questioni pregiudiziali sollevate dalla Cour de cassation (Corte di cassazione, Francia):

– 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 deve essere interpretato nel senso che esso si applica solo ai veicoli adibiti esclusivamente al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri. Nel contesto dell'uso misto di un veicolo in circostanze come quelle di cui al procedimento principale, ogni conducente era soggetto agli obblighi derivanti dall'articolo 15 del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada.

– Nella sua formulazione attuale, l'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 non autorizza le autorità di uno Stato membro ad infliggere una sanzione al responsabile d'impresa e/o al conducente di un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione di detto regolamento per un'infrazione al regolamento n. 3821/85 che non sia stata commessa sul suo territorio e che non presenti alcun altro collegamento con tale Stato membro.

[31] Nella sua sentenza del 26 settembre 2018, Baumgartner (C-513/17, EU:C:2018:772, punto 30), la Corte ha dichiarato che, «considerato il carattere transfrontaliero delle attività di trasporto su strada, un'interpretazione dell'articolo 19, paragrafo 2, primo comma, del regolamento n. 561/2006, secondo cui gli Stati membri permettono alle loro autorità competenti di infliggere una sanzione per un'infrazione constatata sul loro territorio, anche se tale infrazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo, è più idonea a rispondere agli obiettivi perseguiti dal regolamento stesso». Tale affermazione può essere senz'altro applicabile, mutatis mutandis, alle infrazioni al regolamento n. 3821/85.

[32] Non lo è necessariamente, a mio avviso, per le ragioni esposte ai paragrafi da 39 a 44 delle presenti conclusioni.