Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

11 maggio 2023*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti su strada – Norme comuni relative alle condizioni per l'esercizio dell'attività di trasportatore su strada – Regolamento (CE) n. 1071/2009 – Articoli 6 e 22 – Normativa nazionale che consente di trasferire la responsabilità penale per infrazioni gravi riguardanti i tempi di lavoro e di riposo dei conducenti – Assenza di presa in considerazione delle sanzioni inflitte per tali infrazioni in sede di valutazione dell'onorabilità dell'impresa di trasporti»

Nella causa C-155/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunale amministrativo regionale della Bassa Austria, Austria), con decisione del 3 marzo 2022, pervenuta in cancelleria il 3 marzo 2022, nel procedimento

**RE**

contro

**Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld,**

con l'intervento di:

**Arbeitsinspektorat NÖ Wald- und Mostviertel,**

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta da A. Prechal, presidente di sezione, M.L. Arastey Sahún (relatrice), F. Biltgen, N. Wahl e J. Passer, giudici,

avvocato generale: J. Richard de la Tour

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per RE, da A. Bajraktarevic e D. Schärmer, Rechtsanwälte;

* Lingua processuale: il tedesco.

– per il governo austriaco, da C. Leeb, A. Posch e J. Schmoll, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da P. Messina e G. Wilms, in qualità di agenti,

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

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 6, paragrafo 1, e dell'articolo 22 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU 2009, L 300, pag. 51), come modificato dal regolamento (UE) n. 517/2013 del Consiglio, del 13 maggio 2013 (GU 2013, L 158, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 1071/2009»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra RE e la Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld (autorità amministrativa distrettuale di Lilienfeld, Austria) (in prosieguo: l'«autorità amministrativa») in merito a diverse sanzioni inflitte a RE dall'autorità amministrativa per violazione delle norme del diritto dell'Unione riguardanti, in particolare, i periodi di guida e di riposo dei conducenti.

### Contesto normativo

#### *Diritto dell'Unione*

3 I considerando 1, 2 e 4 del regolamento n. 1071/2009 enunciano quanto segue:

«(1) Per realizzare un mercato interno dei trasporti su strada caratterizzato da condizioni eque di concorrenza è necessaria l'applicazione uniforme di norme comuni per autorizzare l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci o di persone ("professione di trasportatore su strada"). Tali norme comuni contribuiranno a raggiungere un livello più elevato di qualificazione professionale per i trasportatori su strada, a razionalizzare il mercato, a migliorare la qualità del servizio, nell'interesse dei trasportatori su strada, dei loro clienti e dell'economia in generale, e a migliorare la sicurezza stradale (...).

(2) La direttiva 96/26/CE del Consiglio, del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali [(GU 1996, L 124, pag. 1)], stabilisce requisiti minimi comuni per l'accesso alla professione di trasportatore su strada e il riconoscimento reciproco dei documenti necessari a tal fine. Tuttavia, l'esperienza maturata, una valutazione di impatto e diversi studi mostrano che l'applicazione della direttiva summenzionata varia sensibilmente da uno Stato membro all'altro. Tali disparità hanno diverse conseguenze negative, in particolare una distorsione della concorrenza, una certa mancanza di trasparenza del mercato e controlli di intensità diseguale, nonché il

rischio che le imprese che assumono personale con uno scarso livello di qualificazione professionale siano negligenti in relazione alle norme in materia di sicurezza stradale e di previdenza sociale o le rispettino meno, con possibile pregiudizio per l'immagine del settore.

(...)

(4) Occorre quindi modernizzare le vigenti norme di accesso alla professione di trasportatore su strada in modo da assicurarne un'applicazione più omogenea ed efficace (...)».

4 L'articolo 1, paragrafo 1, di detto regolamento così dispone:

«Il presente regolamento disciplina l'accesso alla professione di trasportatore su strada e l'esercizio della stessa».

5 L'articolo 2, punto 5, di detto regolamento, definisce il «gestore dei trasporti» come «qualsiasi persona fisica impiegata da un'impresa o, se l'impresa in questione è una persona fisica, questa persona o, laddove previsto, un'altra persona fisica designata da tale impresa mediante contratto, che gestisce in maniera effettiva e continuativa le attività di trasporto dell'impresa».

6 L'articolo 3 del medesimo regolamento, intitolato «Requisiti per l'esercizio della professione di trasportatore su strada», prevede, al paragrafo 1, lettera b), che le imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada devono essere «onorabili».

7 Ai sensi dell'articolo 6 del regolamento n. 1071/2009, intitolato «Condizioni relative al requisito dell'onorabilità»:

«1. Fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo, gli Stati membri determinano le condizioni che l'impresa e i gestori dei trasporti devono rispettare per soddisfare il requisito dell'onorabilità di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b).

Nel determinare se un'impresa soddisfi tale requisito, gli Stati membri prendono in considerazione il comportamento dell'impresa, dei suoi gestori dei trasporti e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro. I riferimenti nel presente articolo alle condanne, sanzioni o infrazioni comprendono le condanne, sanzioni o infrazioni dell'impresa stessa, dei suoi gestori dei trasporti e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro.

Le condizioni di cui al primo comma prevedono almeno che:

(...)

b) il gestore dei trasporti o l'impresa di trasporti non siano stati oggetto in uno o più Stati membri di grave condanna penale o di sanzione per infrazione grave della normativa comunitaria riguardante in particolare:
   i) i tempi di guida e di riposo dei conducenti, l'orario di lavoro, l'installazione e l'utilizzo di apparecchi di controllo;

   (...)

2. Ai fini del paragrafo 1, terzo comma, lettera b):

a) qualora siano state inflitte al gestore dei trasporti o all'impresa di trasporti in uno o più Stati membri una condanna o una sanzione per una delle infrazioni più gravi della normativa comunitaria stabilite all'allegato IV, l'autorità competente dello Stato membro di stabilimento avvia in modo appropriato e tempestivo una procedura amministrativa debitamente espletata, che includa, se del caso, un controllo nei locali dell'impresa in questione.

La procedura determina se, a causa di particolari circostanze, la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta sproporzionata nel caso di specie. Siffatta constatazione è debitamente motivata e giustificata.

Se ritiene che la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta sproporzionata, l'autorità competente può decidere che l'onorabilità non sia compromessa. In tal caso, i motivi sono iscritti nel registro nazionale. Il numero di tali decisioni è indicato nella relazione di cui all'articolo 26, paragrafo 1.

Se l'autorità competente non ritiene che la perdita dell'onorabilità costituisca una risposta sproporzionata, la condanna o la sanzione comportano la perdita dell'onorabilità;

(...)».

8 L'articolo 12, paragrafo 1, di tale regolamento, intitolato «Controlli», così recita:

«Le autorità competenti controllano che le imprese da esse autorizzate a esercitare la professione di trasportatore su strada continuino a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3. (...)».

9 Ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 3, di detto regolamento:

Se constata che l'impresa non soddisfa più uno o più dei requisiti di cui all'articolo 3, l'autorità competente sospende o ritira l'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore su strada entro i termini di cui al paragrafo 1 del presente articolo».

10 L'articolo 22 del medesimo regolamento prevede quanto segue:

«1. Gli Stati membri stabiliscono la disciplina delle sanzioni applicabili alle infrazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione [europea] entro il 4 dicembre 2011 e provvedono a dare immediata notifica delle modificazioni successive. Gli Stati membri provvedono affinché tali misure siano applicate senza discriminazioni fondate sulla nazionalità o sul luogo di stabilimento dell'impresa.

2. Le sanzioni di cui al paragrafo 1 comprendono in particolare la sospensione dell'autorizzazione ad esercitare la professione di trasportatore su strada, la revoca di tale autorizzazione e una dichiarazione di inidoneità del gestore dei trasporti».

11 L'allegato IV del regolamento n. 1071/2009 contiene le «(i)nfrazioni più gravi ai fini dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a)» del medesimo regolamento.

### *Il diritto austriaco*

12 Ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, della Verwaltungsstrafgesetz (legge sulle sanzioni amministrative) del 31 gennaio 1991 (BGBl. 52/1991), nella versione applicabile ai fatti della causa principale (in prosieguo: il «VStG»), le persone autorizzate a rappresentare una società nei confronti dei terzi possono nominare come agenti responsabili una o più persone che non fanno parte della cerchia di persone autorizzate a rappresentarla nei confronti dei terzi e che sono responsabili dell'osservanza delle norme amministrative relative a determinate aree territorialmente o materialmente definite dell'impresa.

13 Ai sensi dell'articolo 91, paragrafo 2, della Gewerbeordnung (Codice dell'artigianato, del commercio e dell'industria), del 18 marzo 1994 (BGB1. 194/1994), nella versione applicabile ai fatti oggetto del procedimento principale, l'autorizzazione all'esercizio di un'attività professionale può essere revocata a una persona giuridica che esercita un'attività commerciale o artigianale solo se i motivi della revoca riguardano una persona fisica che esercita un'influenza significativa sulla conduzione dell'attività e se l'entità che esercita l'attività professionale non ha rimosso tale persona fisica entro il termine fissato a tal fine dall'amministrazione.

14 Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, della Güterbeförderungsgesetz (legge sul trasporto stradale) del 31 agosto 1995 (BGB1. 593/1995), nella versione applicabile ai fatti di cui alla causa principale, al di fuori dei casi disciplinati dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009, l'onorabilità dell'impresa di trasporto non è dimostrata, in particolare, quando il richiedente, il titolare dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività professionale o il gestore dei trasporti sia stato condannato in via definitiva a una pena detentiva superiore a tre mesi o a un'ammenda superiore a 180 giorni o abbia commesso gravi infrazioni alla normativa vigente in materia di retribuzione e condizioni di lavoro nel settore professionale interessato o nel trasporto di merci, in particolare per quanto riguarda i tempi di guida e di riposo dei conducenti.

## Procedimento principale e questione pregiudiziale

15 RE è stata nominata da H.Z. GmbH, un'impresa di trasporti su strada che opera nel settore del trasporto internazionale di merci, come dipendente responsabile ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG. In tale qualità, RE si assumeva la responsabilità del rispetto delle disposizioni dell'Arbeitszeitgesetz (legge sull'orario di lavoro; in prosieguo: l'«AZG»).

16 Con decisione dell'11 gennaio 2019 (in prosieguo: la «decisione controversa»), l'autorità amministrativa ha inflitto a RE, nella sua qualità di addetta responsabile di H.Z., diverse ammende, con la motivazione che talune disposizioni dell'AZG, lette in combinato disposto con, da un lato, 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 (GU 2006, L 102, pag. 1), come modificato dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014 (GU 2014, L 60, pag. 1), e, dall'altro, talune disposizioni del regolamento n. 165/2014 erano state violate.

17 In particolare, RE non avrebbe pianificato l'orario di lavoro di S.R., uno dei conducenti impiegati da H.Z., in modo da consentirgli di rispettare le ore di guida giornaliere prescritte dal regolamento n. 561/2006, come modificato dal regolamento n. 165/2014. RE non avrebbe neppure garantito

che S.R. rispettasse gli obblighi relativi all'uso del tachigrafo previsti dal regolamento n. 165/2014, in particolare per quanto riguarda l'obbligo di iscrivere talune informazioni sulla carta del conducente mediante la funzione di inserimento manuale, e quest'ultima violazione costituisce un'infrazione molto grave alla luce dell'allegato III della direttiva 2006/22/CE 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).

18 All'epoca dei fatti contestati, H.Z. era titolare di una licenza di trasporto internazionale di merci. Anche il suo amministratore, ai sensi del diritto commerciale, era contemporaneamente il gestore dei trasporti. Dal canto suo, RE non era né un gestore dei trasporti né un mandatario abilitato a rappresentare H.Z. nei confronti di terzi. Né RE ha avuto alcuna influenza significativa sulla gestione di H.Z.

19 Peraltro, alla data di avvio del procedimento amministrativo a carattere penale che ha portato all'adozione della decisione controversa, il casellario giudiziario di RE conteneva 113 condanne definitive, di cui almeno 65 risultavano da violazioni del diritto dell'Unione commesse presso H.Z., nella sua qualità di impresa di trasporto su strada. L'onorabilità di tale società, in quanto impresa di trasporto su strada, non sarebbe mai stata esaminata alla luce di tali infrazioni.

20 Con sentenza del 29 maggio 2020, il giudice del rinvio, il Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunale amministrativo regionale della Bassa Austria, Austria), ha annullato la decisione controversa a causa dei dubbi da essa nutriti quanto alla compatibilità dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG con il regolamento n. 1071/2009. Tale giudice ha ritenuto che le disposizioni nazionali di cui trattasi dinanzi ad esso non potessero fungere da base giuridica per le sanzioni inflitte a RE, dal momento che il procedimento amministrativo al termine del quale tali sanzioni sono state adottate non consentiva di giungere a un controllo dell'onorabilità di H.Z. e, pertanto, a un'eventuale sanzione di quest'ultima. A suo avviso, in caso di condanna di RE ad una sanzione, nessun'altra persona potrebbe essere sanzionata per gli stessi fatti.

21 In particolare, il giudice del rinvio ha rilevato, in primo luogo, che, ai sensi dell'articolo 22 del regolamento n. 1071/2009, gli Stati membri devono adottare tutte le misure necessarie per garantire che le sanzioni previste in caso di violazione di tale regolamento, tra cui la revoca dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di trasportatore su strada in caso di perdita dell'onorabilità, come previsto dall'articolo 6 del citato regolamento, siano effettive, proporzionate e dissuasive. L'esistenza di una sanzione per un'infrazione grave alle norme del diritto dell'Unione relative ai periodi di guida e di riposo dei conducenti costituirebbe uno degli elementi che consentono di caratterizzare una perdita di onorabilità. Ne conseguirebbe che il procedimento amministrativo di natura penale in questione costituisce una «misura» ai sensi dell'articolo 22 del regolamento n. 1071/2009.

22 Detto giudice ha poi indicato che un incaricato responsabile, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG, non è una «persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro», ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009. Infatti, le disposizioni nazionali pertinenti ai fini di una siffatta designazione, vale a dire l'articolo 5, paragrafo 2, della legge sul trasporto stradale di merci, nella sua versione applicabile ai fatti della controversia principale, e l'articolo 91, paragrafo 2, del codice relativo all'esercizio delle professioni artigianali, commerciali e industriali, nella sua versione applicabile ai fatti della controversia principale, riguarderebbero, rispettivamente, solo i titolari dell'autorizzazione ad

esercitare l'attività professionale e le persone che esercitano un'influenza significativa sulla gestione degli affari, vale a dire, nel caso di una società a responsabilità limitata, come H.Z., un amministratore ai sensi del diritto commerciale o un socio di maggioranza della società. Pertanto, in applicazione delle disposizioni del diritto nazionale summenzionate, le sanzioni inflitte ai dipendenti responsabili, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG, a causa di violazioni molto gravi delle disposizioni del diritto dell'Unione relative ai periodi di guida e di riposo dei conducenti, come quelle addebitate alla RE, non potrebbero inficiare l'onorabilità dell'impresa di trasporto su strada interessata e, di conseguenza, siffatte sanzioni non sarebbero prese in considerazione in sede di valutazione dell'onorabilità di tale impresa né darebbero luogo a un controllo di tale onorabilità.

23 Infine, il giudice del rinvio ha ritenuto che il risultato al quale conduceva l'applicazione del diritto nazionale fosse contrario all'obiettivo perseguito dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009 e non consentisse di garantire, in contrasto con quanto richiesto dall'articolo 22 di tale regolamento, l'effetto dissuasivo delle disposizioni nazionali relative al controllo dell'onorabilità dell'impresa di trasporto che si ricollegano al procedimento penale.

24 Tale giudice ha ritenuto, in sostanza, che, nella causa dinanzi ad esso pendente, l'unica possibilità di garantire la conformità al diritto dell'Unione del procedimento amministrativo di natura penale consistesse nel non infliggere alla RE una sanzione che non consentisse di raggiungere tale obiettivo e nel disapplicare, pertanto, l'articolo 9, paragrafo 2, del VStG.

25 Con sentenza del 21 luglio 2021, il Verwaltungsgerichtshof (Corte amministrativa) ha annullato la sentenza del Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunale amministrativo regionale della Bassa Austria), ritenendo che il giudice del rinvio non dovesse verificare se la sanzione fosse stata inflitta a RE in modo tale da dare luogo a un controllo vincolante di onorabilità ai sensi delle disposizioni del regolamento n. 1071/2009.

26 Il Verwaltungsgerichtshof (Corte amministrativa, Austria) ha dichiarato, anzitutto, che la valutazione del giudice del rinvio secondo cui, per quanto riguarda le violazioni delle disposizioni del diritto dell'Unione relative ai periodi di guida e di riposo dei conducenti, solo il gestore, ai sensi del diritto commerciale, e non il responsabile nominato conformemente all'articolo 9, paragrafo 2, del VStG, potrebbe essere dichiarato penalmente responsabile non risulterebbe dal regolamento n. 1071/2009. Secondo il Verwaltungsgerichtshof (Corte amministrativa), per quanto riguarda tali infrazioni, occorreva partire dal principio della responsabilità penale del datore di lavoro o del dipendente responsabile.

27 In secondo luogo, tale giudice ha ritenuto che la valutazione del Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunale amministrativo regionale della Bassa Austria), secondo cui l'imposizione di una sanzione solo al dipendente responsabile non consentiva di privare l'impresa di trasporti su strada interessata dell'autorizzazione a esercitare la professione di trasportatore su strada come sanzione effettiva ai sensi dell'articolo 22 del regolamento n. 1071/2009, fosse irrilevante ai fini del procedimento di cui trattasi, poiché quest'ultimo non riguardava tale revoca.

28 Infine, il Verwaltungsgerichtshof (Corte amministrativa) ha aggiunto che l'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009 non solo non esclude ma, al contrario, sembra suggerire che, nell'ambito di tale procedura di revoca, si debba tener conto anche delle sanzioni imposte ai dipendenti responsabili, in quanto «person[e] interessat[e] individuat[e] dallo Stato membro», in questo caso dall'articolo 9 della VStG.

29 Chiamato a pronunciarsi sul procedimento amministrativo di natura penale in questione, a seguito dell'annullamento della sua sentenza del 29 maggio 2020 da parte del Verwaltungsgerichtshof (Corte amministrativa), il giudice del rinvio, al quale la causa è stata sottoposta, manifesta ancora gli stessi dubbi espressi in tale sentenza in merito alla compatibilità dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG con il regolamento n. 1071/2009.

30 In tale contesto, il Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Tribunale amministrativo regionale della Bassa Austria) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se il diritto dell'Unione debba essere interpretato nel senso che è compatibile con una disposizione nazionale che consente al soggetto penalmente responsabile per un'impresa di trasporti di trasferire, mediante accordo, la sua responsabilità per infrazioni molto gravi delle disposizioni del diritto comunitario in materia di tempi di lavoro e di riposo dei conducenti ad una persona fisica, se tale trasferimento implica la mancata attuazione della verifica dell'onorabilità ai sensi del regolamento (CE) n. 1071/2009 prevista, in base alle disposizioni nazionali, solo in caso di condanna penale del soggetto penalmente responsabile che ha operato il trasferimento».

**Sulla ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale**

31 Tutti gli interessati che hanno depositato osservazioni scritte dinanzi alla Corte contestano la ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale.

32 Anzitutto, tutti questi interessati fanno valere che il procedimento amministrativo a carattere penale di cui al procedimento principale non è un procedimento previsto dall'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 1071/2009, dal momento che esso ha ad oggetto non il controllo dell'onorabilità di H.Z., bensì il controllo della legittimità di una decisione che infligge a RE ammende per infrazioni all'AZG. L'interpretazione del regolamento n. 1071/2009 richiesta dal giudice del rinvio non avrebbe quindi alcun rapporto con la realtà effettiva o con l'oggetto del procedimento principale o verterebbe su un problema di natura ipotetica.

33 Secondo RE, il carattere ipotetico della questione sollevata dal giudice nazionale deriva anche dal fatto che le infrazioni di cui è accusato non rientrano nell'elenco delle infrazioni più gravi ai fini dell'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 1071/2009, di cui all'allegato IV dello stesso, cosicché è evidente che manca in ogni caso il presupposto cui è subordinato l'avvio, da parte delle autorità nazionali, del procedimento di verifica se la perdita dell'onorabilità costituisca una misura sproporzionata, previsto da tale disposizione.

34 Inoltre, il governo austriaco contesta l'interpretazione del diritto nazionale effettuata dal giudice del rinvio, secondo la quale i dipendenti responsabili, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG, non fanno parte delle categorie di persone la cui condotta può compromettere l'onorabilità dell'impresa. Tale interpretazione, sulla quale si fonderebbe la questione pregiudiziale, sarebbe contraria alla giurisprudenza del Verwaltungsgerichtshof (Corte amministrativa), da cui risulterebbe che tali dipendenti responsabili sono «person[e] interessat[e] individuat[e] dallo Stato membro», ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009, e sarebbe, pertanto, errata.

35 Infine, la Commissione fa valere l'ambiguità della domanda di pronuncia pregiudiziale e il mancato rispetto dei requisiti relativi al contenuto di una siffatta domanda enunciati all'articolo 94 del regolamento di procedura della Corte.

36 Relativamente a questi diversi aspetti, si deve in via preliminare ricordare che, secondo una giurisprudenza costante, nell'ambito della cooperazione tra la Corte e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolarità del caso, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria decisione, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, allorché le questioni sollevate riguardano l'interpretazione di una norma giuridica dell'Unione, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire (sentenza del 31 gennaio 2023, Puig Gordi e a., C-158/21, EU:C:2023:57, punto 50 e giurisprudenza ivi citata).

37 Infatti, simili questioni sono assistite da una presunzione di rilevanza. La Corte può rifiutarsi di statuire su una questione pregiudiziale sottoposta da un giudice nazionale soltanto qualora, segnatamente, non siano rispettati i requisiti relativi al contenuto della domanda di pronuncia pregiudiziale riportati all'articolo 94 del regolamento di procedura o appaia in modo manifesto che l'interpretazione di una norma dell'Unione europea o il giudizio sulla sua validità chiesti da tale giudice non hanno alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto del procedimento principale o qualora il problema sia di natura ipotetica [sentenza del 22 settembre 2022, Vicente (Azione per il pagamento degli onorari di avvocato), C-335/21, EU:C:2022:720, punto 46 e giurisprudenza ivi citata].

38 Orbene, in primo luogo, si deve ritenere che il giudice del rinvio abbia esposto con sufficiente chiarezza e precisione gli elementi di fatto e di diritto che caratterizzano la controversia nella causa principale, di cui ai punti da 15 a 29 della presente sentenza, e sui quali si fonda la questione sottoposta alla Corte, nonché le ragioni che lo hanno indotto a mettere in discussione l'interpretazione del regolamento n. 1071/2009, in particolare, come risulta dall'ordinanza di rinvio, dell'articolo 22 di tale regolamento, letto in combinato disposto con l'articolo 6 dello stesso, e del nesso che esso stabilisce tra tali disposizioni del diritto dell'Unione e l'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG, applicabile alla causa principale.

39 Pertanto, la domanda di pronuncia pregiudiziale soddisfa i requisiti previsti all'articolo 94 del regolamento di procedura.

40 In secondo luogo, per quanto riguarda l'affermazione relativa al carattere ipotetico della questione pregiudiziale e all'assenza di relazione tra l'interpretazione degli articoli 6 e 22 del regolamento n. 1071/2009 richiesta dal giudice del rinvio e la realtà effettiva o l'oggetto del procedimento principale, in primo luogo, occorre rilevare che l'articolo 22, paragrafo 1, di tale regolamento impone agli Stati membri di adottare le misure necessarie al fine di garantire che le violazioni delle disposizioni di detto regolamento siano sanzionate in modo efficace, proporzionato e dissuasivo.

41 Tuttavia, come risulta dall'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009, in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, dello stesso, l'accesso di un'impresa all'attività di trasportatore su strada e l'esercizio di tale attività da parte di tale impresa sono subordinati al rispetto di una serie di requisiti, tra cui quello dell'onorabilità dell'impresa. Ne consegue che

l'esercizio di tale professione da parte di un'impresa che non soddisfa tale requisito costituisce una violazione del regolamento n. 1071/2009, che deve essere sanzionata dagli Stati membri, conformemente all'articolo 22 di tale regolamento.

42 Peraltro, come risulta dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009, tra gli elementi che possono compromettere l'onorabilità di un'impresa e condurre, se del caso, alla perdita di tale onorabilità figurano le condanne penali gravi e le sanzioni inflitte per aver violato gravemente le normative del diritto dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), del regolamento n. 1071/2009.

43 Di conseguenza, al fine di garantire che la messa in discussione dell'onorabilità di un'impresa di trasporti che potrebbe risultare dall'inosservanza, da parte di quest'ultima, di tali normative del diritto dell'Unione sia sanzionata in modo efficace, proporzionato e dissuasivo, e di rispettare in tal modo gli obblighi ad essi incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, e dell'articolo 22 del regolamento n. 1071/2009, gli Stati membri devono segnatamente garantire che le infrazioni gravi a dette normative del diritto dell'Unione, commesse all'interno di detta impresa, siano perseguite e sanzionate, adottando a tal fine le disposizioni necessarie, quali, in particolare, quelle riguardanti la responsabilità penale per detti reati.

44 Orbene, l'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG, applicabile alla controversia di cui al procedimento principale, farebbe parte di tali disposizioni, in quanto, come risulta dalla decisione di rinvio, da un lato, tale articolo autorizza un'impresa di trasporti su strada a designare una persona quale incaricato responsabile dell'osservanza delle disposizioni del diritto dell'Unione relative ai periodi di guida e di riposo dei conducenti impiegati da tale impresa e, dall'altro, una siffatta designazione comporta il trasferimento all'incaricato così designato della responsabilità penale per le infrazioni a tali normative commesse all'interno di detta società.

45 In secondo luogo, come risulta altresì dalla decisione di rinvio, il giudice del rinvio è investito di un ricorso vertente sulla legittimità della decisione controversa, nell'ambito del quale, secondo tale giudice, quest'ultimo deve, conformemente al diritto nazionale, controllare tale decisione nella sua interezza, pronunciandosi, in particolare, sulla punibilità del comportamento addebitato alla ricorrente nel procedimento principale. Pertanto, la legittimità della decisione controversa dipenderebbe segnatamente dalla conformità all'articolo 22 del regolamento n. 1071/2009, in combinato disposto con l'articolo 6 di tale regolamento, dall'applicazione fatta nel caso di specie dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG. Infatti, applicando quest'ultima disposizione alla controversia principale, solo la ricorrente nel procedimento principale può essere ritenuta penalmente responsabile per le infrazioni di cui trattasi nel procedimento principale, mentre il diritto nazionale escluderebbe che la condotta di tale persona possa essere presa in considerazione per determinare se la società in questione soddisfi il requisito dell'onorabilità.

46 Pertanto, il fatto di applicare nella specie l'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG e di considerare che insorge la responsabilità penale della ricorrente nel procedimento principale rischierebbe, nel caso di specie, di incidere sulla possibilità di prendere in considerazione le infrazioni di cui trattasi ai fini del controllo dell'onorabilità di detta società, previsto in particolare all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento n. 1071/2009, e della pronuncia delle eventuali sanzioni relative all'assenza di onorabilità, previste in particolare all'articolo 22 di tale regolamento.

47 Di conseguenza, non risulta in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta dal giudice del rinvio non abbia alcun rapporto con la realtà effettiva o con l'oggetto del procedimento principale o che la questione sollevata dal giudice del rinvio sia di natura ipotetica.

48 La circostanza che gli atti contestati dalla RE nel procedimento principale non siano inclusi nell'elenco delle infrazioni di cui all'allegato IV del regolamento n. 1071/2009 è irrilevante al riguardo, poiché, come risulta dai punti da 40 a 46 della presente sentenza, il nesso tra gli articoli 22 e 6 del regolamento n. 1071/2009 e l'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG, applicabile al procedimento principale, non dipende dal fatto che le infrazioni oggetto del procedimento principale siano incluse in tale elenco.

49 Al riguardo è sufficiente ricordare che, quando risponde a questioni pregiudiziali, la Corte deve prendere in considerazione, nell'ambito della ripartizione delle competenze con i giudici nazionali, il contesto fattuale e normativo nel quale si inseriscono le questioni pregiudiziali medesime come definito dal giudice del rinvio (sentenze del 2 aprile 2020, Coty Germany, C-567/18, EU:C:2020:267, punto 21 e giurisprudenza ivi citata). In particolare, non spetta alla Corte valutare l'interpretazione delle disposizioni del diritto nazionale o giudicare se l'interpretazione fornita dal giudice nazionale sia corretta (sentenza del 26 settembre 2013, Texdata Software, C-418/11, EU:C:2013:588, punto 28 e giurisprudenza citata).

50 Ne consegue che la Corte deve attenersi all'interpretazione del diritto nazionale effettuata dal giudice del rinvio per quanto riguarda la mancata presa in considerazione, ai fini dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009, delle infrazioni a carico dei dipendenti responsabili in forza dell'articolo 9, paragrafo 2, ultima frase, del VStG, sulla quale è fondata la questione sollevata da tale giudice.

51 L'affermazione del governo austriaco relativa all'erroneità di una siffatta interpretazione non incide, pertanto, sulla ricevibilità di tale questione.

52 Da quanto sopra deriva che la domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

## Sulla questione pregiudiziale

53 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 22 del regolamento n. 1071/2009, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale in forza della quale una persona che fa sorgere la propria responsabilità penale per le infrazioni commesse all'interno di un'impresa di trasporti su strada e la cui condotta è presa in considerazione ai fini della valutazione dell'onorabilità di tale impresa può designare una persona quale incaricato responsabile del rispetto delle disposizioni del diritto dell'Unione relative ai periodi di guida e di riposo dei conducenti, e trasferire così a quest'ultima persona la responsabilità penale per le violazioni di tali disposizioni del diritto dell'Unione, qualora il diritto nazionale non consenta di prendere in considerazione le infrazioni così imputate a detto incaricato al fine di valutare se l'impresa di trasporto soddisfi il requisito dell'onorabilità.

54 In primo luogo, occorre rilevare che, come risulta dai considerando 1, 2 e 4 del regolamento n. 1071/2009, quest'ultimo ha l'obiettivo di modernizzare le norme che disciplinano l'accesso alla professione di trasportatore su strada al fine di garantire un'applicazione più omogenea ed efficace di tali norme negli Stati membri, al fine di raggiungere un livello più elevato di qualificazione professionale per i trasportatori su strada, di razionalizzare il mercato, di aumentare la qualità del servizio, nell'interesse dei trasportatori su strada, dei loro clienti e dell'economia nel suo complesso, nonché di migliorare la sicurezza stradale.

55 Tra i requisiti richiesti per esercitare l'attività di trasportatore su strada enunciati all'articolo 3 del regolamento n. 1071/2009 figura quello dell'onorabilità, le cui condizioni sono precisate all'articolo 6 di tale regolamento.

56 A tal riguardo, da un lato, dall'articolo 6, paragrafo 1, primo comma, del regolamento n. 1071/2009 risulta che spetta agli Stati membri stabilire le condizioni cui le imprese devono rispondere per soddisfare il requisito dell'onorabilità. Tuttavia, il legislatore dell'Unione ha fissato, all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, di tale regolamento, le condizioni minime che tale requisito deve includere, tra le quali figura, alla lettera b) di tale disposizione, l'assenza di condanne penali gravi o di sanzioni inflitte all'impresa o al gestore dei trasporti per aver gravemente violato le norme del diritto dell'Unione elencate a tale punto, come quelle relative ai periodi di guida e di riposo dei conducenti.

57 Dall'altro lato, conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009, al fine di determinare se un'impresa soddisfa il requisito di onorabilità, gli Stati membri devono tener conto della condotta dell'impresa, dei suoi gestori dei trasporti e di qualsiasi altra persona interessata che possa essere designata da detti Stati membri. Tale disposizione precisa altresì che qualsiasi riferimento, in tale articolo 6, alle condanne, sanzioni o infrazioni comprendono le condanne pronunciate nei confronti dell'impresa stessa, dei suoi gestori dei trasporti e di qualsiasi altra persona interessata eventualmente individuata dallo Stato membro, nonché le sanzioni loro inflitte e le infrazioni da essi commesse.

58 Ne consegue che il rispetto, da parte di un'impresa di trasporto su strada, nell'esercizio delle sue attività di trasporto, delle normative di cui all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), del regolamento n. 1071/2009 è uno dei requisiti cui essa deve rispondere per soddisfare il requisito dell'onorabilità.

59 Tale esigenza mira quindi ad evitare che imprese di trasporto stradale negligenti per quanto riguarda, in particolare, le norme di sicurezza stradale e le norme sociali operino nel mercato interno compromettendo in tal modo l'obiettivo perseguito dal regolamento n. 1071/2009, come enunciato al punto 54 della presente sentenza.

60 L'onorabilità di un'impresa di trasporto su strada dipende, peraltro, dall'assenza di condanne penali gravi o di sanzioni che sarebbero state inflitte ai suoi gestori dei trasporti per aver gravemente violato le normative del diritto dell'Unione elencate all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), del regolamento n. 1071/2009.

61 Tale condizione risponde tanto alla finalità perseguita dal requisito dell'onorabilità quanto all'obiettivo perseguito da tale regolamento, in quanto mira segnatamente ad impedire che la gestione dell'attività di tali imprese, in particolare, dei settori di attività rientranti nell'ambito di applicazione di dette normative del diritto dell'Unione, incomba a persone che sono state oggetto di siffatte condanne penali gravi o sanzioni siffatte, al fine di ridurre il rischio che imprese di trasporto negligenti nel senso indicato al punto 59 della presente sentenza esercitino tale professione.

62 Infine, l'onorabilità di un'impresa di trasporto su strada dipende anche dall'assenza di condanne penali gravi o di sanzioni che sarebbero state inflitte a qualsiasi altra persona interessata che gli Stati membri possano designare per aver violato gravemente le normative del diritto dell'Unione elencate all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), del regolamento n. 1071/2009.

63 La nozione di «persona interessata» eventualmente individuata dallo Stato membro, che figura all'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009, non è definita in tale regolamento né, indirettamente, mediante rinvio ai diritti nazionali degli Stati membri. Pertanto, tale nozione deve essere considerata come una nozione autonoma del diritto dell'Unione, che deve essere interpretata in modo uniforme in tutto il territorio dell'Unione, tenendo conto non solo dei termini di tale disposizione, ma anche del contesto in cui essa si colloca e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui fa parte (sentenza del 22 dicembre 2022, EUROAPTIEKA, C-530/20, EU:C:2022:1014, punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

64 A tal riguardo, dalla formulazione stessa e dall'impianto sistematico dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009 risulta che le «persone interessate», ai sensi del secondo comma di tale disposizione, fanno parte delle categorie di persone il cui comportamento deve essere preso in considerazione al fine di esaminare se un'impresa di trasporto soddisfi il requisito di onorabilità di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento. Di conseguenza, le condanne penali gravi pronunciate nei loro confronti e le sanzioni loro inflitte per le infrazioni gravi alle normative del diritto dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, di detto regolamento possono inficiare l'onorabilità di detta impresa, così come le condanne penali gravi pronunciate nei confronti dell'impresa stessa o dei suoi gestori dei trasporti e le sanzioni che sono state loro inflitte per tali infrazioni.

65 Orbene, alla luce della finalità perseguita dal requisito dell'onorabilità, quale enunciata ai punti 59 e 61 della presente sentenza, si deve ritenere che rientrino nella nozione di «persona interessata», ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009, le persone diverse dai gestori dei trasporti che assumono la responsabilità della gestione dei settori di attività che rientrano nell'ambito di applicazione delle normative del diritto dell'Unione menzionate all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), di tale regolamento e che devono, di conseguenza, garantire il rispetto di tali normative nell'esercizio di tali settori di attività e impegnare la loro responsabilità penale in caso di violazione di dette normative.

66 Pertanto, qualora uno Stato membro, mediante una normativa nazionale quale l'articolo 9, paragrafo 2, del VStG, conferisca alle imprese di trasporto su strada la facoltà di designare persone diverse dai gestori dei trasporti quali dipendenti responsabili della gestione dei settori di attività di cui al punto precedente della presente sentenza, si deve ritenere che, così facendo, tale Stato membro abbia designato una siffatta categoria di dipendenti come «persone interessate» ai fini dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009, la cui condotta deve essere presa in considerazione al fine di valutare l'onorabilità di dette imprese.

67 In secondo luogo, come rilevato ai punti 40 e 41 della presente sentenza, l'articolo 22, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009 impone agli Stati membri di adottare le misure necessarie per sanzionare, in modo efficace, dissuasivo e proporzionato, le imprese di trasporto su strada che non soddisfano il requisito dell'onorabilità.

68 Tra tali sanzioni figurano in particolare, come risulta dal paragrafo 2 di tale articolo 22, la sospensione dell'autorizzazione ad esercitare l'attività di trasportatore su strada, la revoca di tale autorizzazione e la dichiarazione di inidoneità dei gestori dei trasporti.

69 Poiché l'onorabilità delle imprese di trasporto dipende in particolare dall'assenza di condanne penali o di sanzioni per l'inosservanza, nell'esercizio delle loro attività di trasporto, delle normative di cui all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), del regolamento n. 1071/2009, al fine di rispettare le prescrizioni dell'articolo 22 di detto regolamento, gli Stati

membri devono segnatamente garantire che la responsabilità penale per le infrazioni gravi a tali normative, commesse in seno a tale impresa, sia determinata in modo tale da non impedire di sanzionare in modo efficace, dissuasivo e proporzionato la perdita dell'onorabilità che potrebbe risultare dalla commissione di dette infrazioni.

70 Orbene, sembra che la normativa nazionale di cui trattasi nel procedimento principale consenta a un'impresa di trasporti su strada di designare una persona quale preposta responsabile del rispetto delle normative del diritto dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), del regolamento n. 1071/2009, che tale designazione comporti il trasferimento a detta persona della responsabilità penale per le infrazioni a tali normative del diritto dell'Unione commesse nell'esercizio delle attività di trasporto su strada di tale impresa, e che il diritto nazionale osti a che la condotta della persona così designata sia presa in considerazione al fine di valutare se detta impresa soddisfi il requisito di onorabilità previsto all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 1071/2009.

71 Di conseguenza, le infrazioni gravi alle suddette normative commesse in seno a detta impresa dopo una siffatta designazione non sono tali da inficiare l'onorabilità dell'impresa interessata.

72 Infatti, sebbene la persona così designata assuma la responsabilità della gestione dei settori di attività rientranti nelle stesse normative e rientri quindi nella categoria delle «person[e] interessat[e] eventualmente individuat[e] dallo Stato membro», ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento n. 1071/2009, le condanne gravi pronunciate e le sanzioni inflitte a causa di tali infrazioni non daranno mai luogo a una procedura di controllo dell'onorabilità dell'impresa interessata, ai sensi dell'articolo 6 di detto regolamento, né saranno prese in considerazione in occasione dei controlli che le autorità competenti sono tenute ad effettuare, conformemente all'articolo 12 di detto regolamento, al fine di verificare che le imprese autorizzate ad esercitare la professione di trasportatore su strada continuino a soddisfare i requisiti di cui all'articolo 3 del medesimo regolamento.

73 Pertanto, la commissione di tali infrazioni, indipendentemente dal loro numero e dalla loro gravità, non porterà mai alla perdita di tale onorabilità né, di conseguenza, alla revoca o alla sospensione dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività di trasportatore su strada.

74 Di conseguenza, una normativa nazionale come quella di cui trattasi nel procedimento principale osta, in violazione dell'articolo 22 del regolamento n. 1071/2009, a che sia rimessa in discussione l'onorabilità delle imprese di trasporto su strada e all'adozione di sanzioni nei loro confronti sebbene persone che devono essere considerate, rispetto a tali imprese, come «persone interessate», ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, secondo comma, di tale regolamento, abbiano commesso gravi infrazioni alle normative del diritto dell'Unione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, terzo comma, lettera b), di detto regolamento.

75 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 22 del regolamento n. 1071/2009, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, di tale regolamento, deve essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale in forza della quale una persona che fa sorgere la sua responsabilità penale per le infrazioni commesse presso un'impresa di trasporti su strada e la cui condotta è presa in considerazione ai fini della valutazione dell'onorabilità di detta impresa può designare una persona quale incaricato responsabile del rispetto delle disposizioni del diritto dell'Unione relative ai periodi di guida e di riposo dei conducenti, e trasferire così a quest'ultima persona la

responsabilità penale per le infrazioni a tali disposizioni del diritto dell'Unione, qualora il diritto nazionale non consenta di tener conto delle infrazioni così imputate a detto incaricato al fine di valutare se detta impresa soddisfi il requisito di onorabilità.

## Sulle spese

76 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 (Seconda Sezione) dichiara:

**L'articolo 22 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio, come modificato dal regolamento (UE) n. 517/2013 del Consiglio, del 13 maggio 2013, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1071/2009, come modificato,**

**deve essere interpretato nel senso che:**

**esso osta a una normativa nazionale in forza della quale una persona che fa sorgere la sua responsabilità penale per le infrazioni commesse presso un'impresa di trasporti su strada e la cui condotta è presa in considerazione ai fini della valutazione dell'onorabilità di tale impresa può designare una persona quale incaricato responsabile del rispetto delle disposizioni del diritto dell'Unione relative ai periodi di guida e di riposo dei conducenti, e trasferire così a quest'ultima persona la responsabilità penale per le infrazioni a tali disposizioni del diritto dell'Unione, qualora il diritto nazionale non consenta di tener conto delle infrazioni così imputate a detto incaricato al fine di valutare se detta impresa soddisfi il requisito di onorabilità.**

Firme