

SENTENZA

Corte giustizia UE sez. VII - 14/09/2023, n. 246

## **Intestazione**

Nella causa C-246/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dall'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia, Germania), con decisione del 25 marzo 2022, pervenuta in cancelleria l'8 aprile 2022, nel procedimento

**BW,**

con l'intervento di:

**Staatsanwaltschaft Köln,**

**Bundesamt für Güterverkehr,**

LA CORTE (Settima Sezione),

composta da M.L. Arastey Sahún (relatrice), presidente di Sezione, F. Biltgen e N. Wahl, giudici,

avvocato generale: J. Richard de la Tour

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per il Bundesamt für Güterverkehr, da M. Schleifenbaum, Rechtsanwalt;

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

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 aprile 2023,

ha pronunciato la seguente

**Sentenza**

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione della direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri (GU 1992, L 368, pag. 38, e rettifica in GU 1993, L 72, pag. 36), e del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU 2009, L 300, pag. 72).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra BW, amministratrice delegata di una società di trasporti (in prosieguo: l'«interessata»), e il Bundesamt für Güterverkehr (Ufficio federale per il trasporto di merci, Germania; in prosieguo: il «BAG»), in merito all'irrogazione di una sanzione amministrativa per violazione delle disposizioni relative ai trasporti di cabotaggio.

### **Contesto normativo**

Diritto dell'Unione

*Direttiva 92/106*

3 I considerando terzo e sesto della direttiva 92/106 così recitano:

«considerando che l'acuirsi dei problemi connessi alla congestione del traffico stradale, alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza della circolazione richiedono, nell'interesse della collettività, che venga potenziato il trasporto combinato in quanto alternativa al trasporto stradale;

(...)

considerando che, affinché la tecnica del trasporto combinato conduca ad un effettivo decongestionamento del traffico stradale, occorre che tale liberalizzazione concerna percorsi stradali di lunghezza limitata».

4 L'articolo 1 di tale direttiva così dispone:

«La presente direttiva si applica alle operazioni di trasporto combinato, salvo restando il regolamento (CEE) n. 881/92 [del Consiglio, del 26 marzo 1992, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri (GU 1992, L 95, pag. 1)].

Ai sensi della presente direttiva per "trasporto combinato" si intendono i trasporti di merci fra Stati membri per i quali l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del

tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorché questo percorso supera i 100 km in linea d'aria ed effettuano su strada il tragitto iniziale o terminale:

- fra il punto di carico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di carico più vicina per il tragitto iniziale e fra il punto di scarico della merce e l'appropriata stazione ferroviaria di scarico più vicina per il tragitto terminale;
- oppure in un raggio non superiore a 150 km in linea d'aria dal porto fluviale o marittimo di imbarco o di sbarco».

5 L'articolo 3 di detta direttiva prevede quanto segue:

«In caso di trasporto combinato per conto terzi, il documento di trasporto che risponda almeno ai requisiti di cui all'articolo 6 del regolamento n. 11 del Consiglio, del 27 giugno 1960, riguardante l'abolizione di discriminazioni nel campo dei prezzi e delle condizioni di trasporto emanato in applicazione dell'articolo 79, paragrafo 3, del trattato [CEE] [(GU 1960, 52, pag. 1121),] deve essere completato con l'indicazione delle stazioni ferroviarie di carico e scarico relative al percorso ferroviario o dei porti fluviali di imbarco o di sbarco relativi al percorso per via navigabile o dei porti marittimi di imbarco o di sbarco relativi al percorso marittimo. (...)».

6 L'articolo 4 della medesima direttiva è così formulato:

«Tutti i vettori stradali stabiliti in uno Stato membro e che possiedono i requisiti per l'accesso alla professione e al mercato per i trasporti di merci fra Stati membri hanno il diritto di effettuare, nel quadro di un trasporto combinato tra Stati membri, tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte integrante del trasporto combinato e comprendono o meno il varco di una frontiera».

*Regolamento n. 1072/2009*

7 I considerando 4, 5, 13, 15 e 16 del regolamento n. 1072/2009 così recitano:

«(4) L'instaurazione di una politica comune dei trasporti comporta l'eliminazione di qualsiasi restrizione nei confronti del prestatore di servizi di trasporto fondata sulla nazionalità o sul fatto che è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui i servizi devono essere forniti.

(5) Per consentire una realizzazione elastica e senza conflitti di ciò, occorre prevedere un regime transitorio di cabotaggio, fintanto che non sia completata l'armonizzazione del mercato del trasporto di merci su strada.

(...)

(13) È opportuno che i trasportatori titolari di licenze comunitarie previste dal presente regolamento e i trasportatori abilitati ad effettuare determinati tipi di servizi di trasporto internazionale siano ammessi ad effettuare servizi di trasporto nazionale all'interno di uno Stato membro in via temporanea in conformità del presente regolamento, senza disporvi di una sede o di un altro stabilimento. (...)

(...)

(15) Fatte salve le disposizioni del trattato [FUE] in materia di diritto di stabilimento, i trasporti di cabotaggio consistono nella fornitura di servizi da parte di trasportatori all'interno di uno Stato membro in cui questi non sono stabiliti e non dovrebbero essere proibiti a condizione che non siano effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continua all'interno di tale Stato membro. Per favorire il rispetto di tale condizione, la frequenza dei trasporti di cabotaggio e il periodo in cui possono essere effettuati dovrebbero essere definiti più chiaramente. In passato tali servizi di trasporto nazionali erano autorizzati a titolo temporaneo. Nella pratica è difficile determinare quali servizi sono autorizzati. È pertanto necessario fissare norme chiare e di facile applicazione.

(16) Il presente regolamento lascia impregiudicate le disposizioni in materia di trasporto di merci su strada in entrata e in uscita nel quadro di un trasporto combinato ai sensi della direttiva [92/106]. Gli spostamenti nazionali su strada all'interno di uno Stato membro ospitante non facenti parte di un trasporto combinato ai sensi della direttiva [92/106] rientrano nella definizione di trasporti di cabotaggio e, di conseguenza, dovrebbero essere soggetti alle prescrizioni del presente regolamento».

8 L'articolo 1 di tale regolamento, intitolato «Ambito di applicazione», prevede quanto segue:

«1. Il presente regolamento si applica ai trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per i percorsi effettuati nel territorio della Comunità [europea].

(...)

4. Il presente regolamento si applica ai trasporti nazionali di merci su strada effettuati a titolo temporaneo da un trasportatore non residente conformemente alle disposizioni del capo III.

5. I seguenti tipi di trasporto e gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti non richiedono una licenza comunitaria e sono esentati da ogni autorizzazione di trasporto:

(...)».

9 L'articolo 2 di detto regolamento, intitolato «Definizioni», è così formulato:

«Ai fini del presente regolamento s'intende per:

(...)

2) "trasporti internazionali":

a) gli spostamenti dei veicoli a carico i cui punti di partenza e d'arrivo siano situati in due Stati membri diversi, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;

b) gli spostamenti dei veicoli a carico da uno Stato membro verso un paese terzo e viceversa, con o senza transito in uno o più Stati membri o paesi terzi;

c) gli spostamenti dei veicoli a carico tra paesi terzi, con transito nel territorio di uno o più Stati membri; o

d) gli spostamenti a vuoto relativi ai trasporti di cui alle lettere a), b) e c);

3) "Stato membro ospitante": lo Stato membro nel quale un trasportatore svolge la sua attività diverso dallo Stato membro di stabilimento del trasportatore;

4) "trasportatore non residente": un'impresa di trasporto di merci su strada che svolge la sua attività in uno Stato membro ospitante;

(...)

6) "trasporti di cabotaggio": trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità del presente regolamento;

(...)».

10 Il capo III del medesimo regolamento, intitolato «Cabotaggio», comprende l'articolo 8 dello stesso, che ai paragrafi 1 e 2 prevede quanto segue:

«1. Qualsiasi trasportatore di merci su strada per conto terzi che sia titolare di una licenza comunitaria e il cui conducente, se cittadino di un paese terzo, è munito di un attestato di conducente è ammesso, alle condizioni fissate dal presente capo, ad effettuare trasporti di cabotaggio.

2. Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori di merci su strada di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con l'autoveicolo dello stesso veicolo, fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo

entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata.

(...)».

11 Dall'articolo 18 del regolamento n. 1072/2009 risulta che quest'ultimo ha abrogato e sostituito, in particolare, il regolamento n. 881/92.

Diritto tedesco

12 L'articolo 13 della Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (regolamento in materia di trasporto transfrontaliero di merci su strada e servizi di cabotaggio), del 28 dicembre 2011 (BGBl. 2012 I, pag. 42), nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: la «GüKGrKabotageV»), così dispone:

«Si intende per trasporto combinato internazionale per conto terzi il trasporto di merci per il quale

1. l'autoveicolo, il rimorchio, il telaio, la cassa mobile o il contenitore di lunghezza pari ad almeno 6 metri effettuano una parte del tragitto su strada e un'altra parte per ferrovia o per via navigabile fluviale o marittima (con un tragitto marittimo di oltre 100 km in linea d'aria),

2. il tragitto avviene in parte all'interno del paese e in parte all'estero e

3. il trasporto su strada all'interno del paese è effettuato unicamente tra il luogo di carico o di scarico e

a) la stazione ferroviaria appropriata più vicina o

b) un porto fluviale interno o marittimo entro un raggio non superiore a 150 km in linea d'aria (imbarco o sbarco)».

13 L'articolo 15, paragrafo 1, della GüKGrKabotageV prevede quanto segue:

«Un imprenditore la cui impresa sia stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea o in un altro Stato parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo [, del 2 maggio 1992 (GU 1994, L 1, pag. 3),] può effettuare operazioni di carico o scarico sul territorio nazionale nel quadro del trasporto combinato, ai sensi dell'articolo 13, se soddisfa le condizioni per l'accesso alla professione e l'accesso al mercato del trasporto di merci su strada fra Stati membri».

**Procedimento principale e questione pregiudiziale**

14 Il 22 gennaio e il 6 febbraio 2020, nell'ambito di controlli aziendali svolti presso la Contargo Rhein-Neckar GmbH, il BAG ha emesso contestazioni rispetto a 60 operazioni di trasporto effettuate per conto di tale società dalla TIM-Trans Impex SRL, società avente sede in Romania, tra il 6 e il 27 maggio 2019.

15 Il BAG addebita all'interessata, che è l'amministratrice delegata della TIM-Trans Impex, di aver trasportato, in almeno 57 casi, container vuoti che non beneficiavano del trattamento privilegiato accordato al trasporto combinato, in forza degli articoli 13 e seguenti della GüKGrKabotageV, e che costituivano, pertanto, trasporti di cabotaggio. L'interessata, nella sua qualità di amministratrice delegata, avrebbe superato il limite di tre trasporti di cabotaggio in un periodo di sette giorni, previsto all'articolo 8 del regolamento n. 1072/2009.

16 Nel corso di un'audizione l'interessata ha affermato che il trasporto di container vuoti faceva parte del trasporto di container carichi, rientrando nell'ambito del trattamento privilegiato accordato al trasporto combinato dalla direttiva 92/106. Ella ha sostenuto che la sua attività commerciale consisteva nel trasportare container pieni, preliminarmente presi in carico a vuoto in un terminal di container, verso un porto, affinché fossero spediti per via marittima, nonché nel trasportare i container vuoti, dopo il loro scarico, verso un terminal di container. Sarebbe quindi corretto considerare il trasporto di container vuoti non isolatamente, bensì quale parte integrante di un contratto di trasporto unico, e far così beneficiare tale trasporto del trattamento privilegiato accordato al trasporto combinato.

17 Con decisione del 30 ottobre 2020 il BAG ha inflitto all'interessata una sanzione amministrativa di EUR 8 625 per violazione delle disposizioni relative ai trasporti di cabotaggio. Secondo il BAG, il trasporto di un container vuoto prima di un carico o dopo uno scarico è soggetto ai limiti relativi al cabotaggio previsti all'articolo 8 del regolamento n. 1072/2009.

18 Investito di un ricorso proposto dall'interessata avverso tale decisione, l'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia, Germania), che è il giudice del rinvio, ritiene che l'esito della controversia oggetto del procedimento principale dipenda dalla questione se il trasporto di un siffatto container vuoto faccia parte del trasporto del container carico nell'ambito di un trasporto combinato o se esso debba essere considerato un trasporto giuridicamente distinto. Secondo il giudice del rinvio, il regolamento n. 1072/2009 e la direttiva 92/106 non contengono disposizioni che forniscano una risposta chiara a tal riguardo.

19 Per quanto concerne il regolamento n. 1072/2009, il suo considerando 16 non consentirebbe di sapere se i trasporti di cui trattasi nel procedimento principale facciano o meno parte di un trasporto combinato.

20 Per quanto riguarda la direttiva 92/106, il suo terzo considerando deporrebbe a favore di un'interpretazione ampia della nozione di «trasporto combinato». Per contro, le norme molto dettagliate previste all'articolo 1 di tale direttiva militerebbero a favore di un'altra interpretazione, che vieti di considerare, in tutte le fattispecie, il trasporto di container vuoti prima del carico o dopo lo scarico come facente parte di un trasporto combinato. Infatti, tale trasporto di container vuoti potrebbe, non solo in casi eccezionali, ma anche in via generale, essere effettuato per distanze nettamente superiori a 100 o a 150 chilometri, così come tra Stati membri. Secondo il giudice del rinvio, non è certo che ciò risponda alla finalità che giustifica il trattamento privilegiato accordato al trasporto combinato, vale a dire la lotta contro l'acuirsi dei problemi connessi, in particolare, alla tutela dell'ambiente e alla congestione del traffico stradale nell'Unione. Anche l'articolo 3 di detta direttiva osterebbe a un'interpretazione ampia, dal momento che non prevede l'obbligo di fornire, nel documento di trasporto, indicazioni relative al tragitto del trasporto su strada del container vuoto.

21 In tale contesto, l'Amtsgericht Köln (Tribunale circoscrizionale di Colonia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se il trasporto di container vuoti verso il luogo di carico o dal luogo di scarico costituisca una parte inseparabile del trasporto dei container carichi cosicché il trasporto dei container vuoti benefici del trattamento privilegiato del trasporto di container pieni nei limiti in cui, nel quadro del trasporto combinato, questi sono esclusi dalle norme in materia di cabotaggio».

### **Sulla questione pregiudiziale**

22 Con la sua questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 1 della direttiva 92/106 debba essere interpretato nel senso che il trasporto su strada di container vuoti tra un terminal di container e un punto di carico o scarico di merci rientri nella nozione di «trasporto combinato», ai sensi di tale articolo, in modo tale da beneficiare del regime liberalizzato previsto per i tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte integrante di un trasporto combinato, ai sensi dell'articolo 4 di tale direttiva, e che sono esclusi dall'applicazione delle disposizioni relative al cabotaggio previste dal regolamento n. 1072/2009.

23 Al fine di rispondere a tale questione, occorre rilevare, in primo luogo, che dall'articolo 1, secondo comma, della direttiva 92/106, letto alla luce del sesto considerando della stessa, risulta che il «trasporto combinato» è definito come un trasporto di merci fra Stati membri per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore (di 20 piedi e oltre) effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia, per via navigabile o per mare, allorché questo percorso non supera i 100 km in linea d'aria, ed effettuano il tragitto iniziale o terminale in modo da garantire che si tratti di un percorso stradale di distanza limitata.



24 Inoltre, ai sensi dell'articolo 4 di tale direttiva, tutti i vettori stradali stabiliti in uno Stato membro hanno il diritto di effettuare, nel quadro di un trasporto combinato tra Stati membri, tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte integrante del trasporto combinato e comprendono o meno il varco di una frontiera.

25 In secondo luogo, ai sensi dell'articolo 2, punti 3 e 6, del regolamento n. 1072/2009, i trasporti di cabotaggio sono definiti come trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità di detto regolamento, mentre lo Stato membro ospitante è quello nel quale un trasportatore svolge la sua attività, diverso dallo Stato membro di stabilimento del trasportatore.

26 Poiché, ai sensi del considerando 5 di detto regolamento, quest'ultimo mira all'instaurazione di un regime transitorio di cabotaggio, gli Stati membri non sono obbligati ad aprire completamente i mercati nazionali ai trasportatori su strada non residenti (sentenza del 12 aprile 2018, Commissione/Danimarca, C-541/16, EU:C:2018:251, punto 52), vale a dire ai trasportatori il cui stabilimento è situato in un altro Stato membro.

27 Pertanto, l'articolo 4 della direttiva 92/106 procede a una liberalizzazione del trasporto stradale più avanzata di quella risultante dalla disciplina del cabotaggio prevista dal regolamento n. 1072/2009.

28 Infatti, l'articolo 8 di tale regolamento stabilisce limiti ai trasporti di cabotaggio. Più specificamente, per quanto riguarda le condizioni alle quali i trasportatori stabiliti in un altro Stato membro possono effettuare trasporti di cabotaggio nello Stato membro ospitante, dall'articolo 8, paragrafo 2, di detto regolamento risulta che tali trasporti devono essere successivi a un trasporto internazionale di merci su strada proveniente da un altro Stato membro o da un paese terzo e diretto allo Stato membro ospitante. In quest'ultimo Stato membro, il trasportatore di cui trattasi può realizzare al massimo tre trasporti di cabotaggio entro sette giorni dall'ultimo scarico effettuato nel corso del trasporto internazionale.

29 Inoltre, i considerando 13 e 15 del regolamento n. 1072/2009 sottolineano il carattere temporaneo del cabotaggio e indicano, in particolare, che i trasporti di cabotaggio non dovrebbero essere effettuati in modo da costituire un'attività permanente o continua all'interno dello Stato membro ospitante (sentenza del 12 aprile 2018, Commissione/Danimarca, C-541/16, EU:C:2018:251, punto 52; v. altresì, in tal senso, sentenza dell'8 luglio 2021, Staatsanwaltschaft Köln e Bundesamt für Güterverkehr, C-937/19, EU:C:2021:555, punto 51).

30 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che l'attività commerciale della società di trasporti di cui trattasi nel procedimento principale consiste nel prelevare un container vuoto in un terminal di container, nel condurlo verso il punto di carico della merce di cui trattasi e, una volta caricato, nel trasportare tale container fino a un porto marittimo, affinché

continui la parte del trasporto combinato che non viene effettuata su strada, realizzando così un tragitto iniziale su strada, ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 92/106. Analogamente, quando si tratta di un tragitto terminale su strada, ai sensi di tale articolo, detta società prende in carico un container pieno in un porto marittimo, conduce tale container fino al punto di scarico della merce in parola e, una volta scaricato, riporta detto container vuoto verso un terminal di container.

31 Il giudice del rinvio nutre dubbi in merito alla questione se un siffatto trasporto di container vuoti faccia parte di un trasporto combinato, beneficiando così del regime liberalizzato istituito dalla direttiva 92/106, oppure se, per contro, esso costituisca un trasporto autonomo soggetto ai limiti relativi ai trasporti di cabotaggio previsti dal regolamento n. 1072/2009.

32 A tal riguardo, per quanto concerne il rapporto tra questi due atti di diritto dell'Unione, occorre rilevare, da un lato, che l'articolo 1, primo comma, della direttiva 92/106 indica che quest'ultima si applica alle operazioni di trasporto combinato, salvo restando il regolamento n. 881/92. Orbene, quest'ultimo è stato abrogato e sostituito dal regolamento n. 1072/2009.

33 Dall'altro lato, ai sensi del considerando 16 del regolamento n. 1072/2009, quest'ultimo lascia impregiudicate le disposizioni in materia di trasporto di merci su strada in entrata e in uscita nel quadro di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106. Tale considerando 16 precisa che gli spostamenti nazionali su strada all'interno di uno Stato membro ospitante non facenti parte di un trasporto combinato ai sensi della direttiva 92/106 rientrano nella definizione di trasporti di cabotaggio e, di conseguenza, dovrebbero essere soggetti alle prescrizioni di tale regolamento.

34 Ne consegue che, al fine di determinare se un tragitto effettuato all'interno di uno Stato membro da una società di trasporti stabilita in un altro Stato membro rientri o meno nella nozione di «cabotaggio», occorre esaminare se tale tragitto faccia o meno parte di un trasporto combinato, come definito nella direttiva 92/106.

35 Orbene, si deve necessariamente constatare che tale direttiva non precisa se il trasporto di container vuoti che precede immediatamente un trasporto di merci rientrante nell'ambito del trasporto combinato, oppure che segue immediatamente un siffatto trasporto, faccia parte di quest'ultimo.

36 Ciò posto, secondo giurisprudenza costante della Corte, ai fini dell'interpretazione di una norma di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto del tenore letterale della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte [sentenza del 28 ottobre 2022, Generalstaatsanwaltschaft München (Estradizione e ne bis in idem), C-435/22 PPU, EU:C:2022:852, punto 67 e giurisprudenza ivi citata].

37 Indubbiamente, dalla formulazione dell'articolo 1 della direttiva 92/106 risulta che le operazioni di trasporto combinato contemplate in tale articolo sono operazioni di «trasporti di merci». Tuttavia, ciò non può escludere che una parte di tali operazioni si svolga a container vuoto, purché tale spostamento a vuoto sia effettuato in connessione immediata con il trasporto di merci. Infatti, come indicato, in sostanza, dalla Commissione europea nelle sue osservazioni scritte, il trasporto di container vuoti tra un terminal di container e il punto di carico o di scarico delle merci costituisce uno spostamento accessorio, ma indispensabile, alla realizzazione del trasporto principale, vale a dire il trasporto delle merci, di cui costituisce parte integrante.

38 Tale conclusione è suffragata dagli scopi della direttiva 92/106. A questo proposito, dal terzo considerando di tale direttiva risulta che l'acuirsi dei problemi connessi alla congestione del traffico stradale, alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza della circolazione richiedono, nell'interesse della collettività, che venga potenziato il trasporto combinato in quanto alternativa al trasporto stradale.

39 Orbene, quando il percorso stradale iniziale o finale di un trasporto combinato, ai sensi di tale direttiva, è effettuato, all'interno di uno Stato membro, da un trasportatore stabilito in un altro Stato membro, l'interpretazione secondo cui il trasporto del container vuoto che precede il trasporto delle merci stesse, oppure che segue un siffatto trasporto di merci, fa parte di tale trasporto combinato è la sola idonea ad agevolare la realizzazione dell'obiettivo di promuovere il ricorso al trasporto combinato. Infatti, come rilevato, in sostanza, dall'avvocato generale ai paragrafi 41 e 42 delle sue conclusioni, qualsiasi altra interpretazione obbligherebbe a ricorrere a un vettore nazionale per trasportare tale container vuoto tra il punto di carico o di scarico e il terminal di container, il che comporterebbe oneri finanziari e amministrativi supplementari e renderebbe, pertanto, meno competitivo detto trasporto combinato.

40 La conclusione esposta al punto 37 della presente sentenza è altresì corroborata dal regolamento n. 1072/2009 che, al pari della direttiva 92/106, si colloca nell'ambito della politica comune dei trasporti; per di più, i due atti di diritto dell'Unione in parola presentano collegamenti reciproci, come si evince dalle disposizioni menzionate ai punti 32 e 33 della presente sentenza.

41 Infatti, l'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento prevede che quest'ultimo si applica «ai trasporti internazionali di merci» e l'articolo 2, punto 2, lettera d), di detto regolamento definisce come facenti parte dei «trasporti internazionali» gli spostamenti a vuoto relativi a taluni spostamenti a carico. Analogamente, l'articolo 1, paragrafo 5, del medesimo regolamento esenta dal requisito della licenza comunitaria e da ogni altra autorizzazione di trasporto un determinato numero di tipi di trasporto di merci, nonché «gli spostamenti a vuoto relativi a tali trasporti». Tali disposizioni testimoniano, così, la volontà del legislatore

dell'Unione di riconoscere che si può considerare che taluni spostamenti a vuoto beneficiano delle disposizioni applicabili ai trasporti di merci, a condizione che tali spostamenti a vuoto siano effettuati in relazione a un trasporto a carico.

42 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 1 della direttiva 92/106 deve essere interpretato nel senso che il trasporto su strada di container vuoti tra un terminal di container e un punto di carico o scarico di merci rientra nella nozione di «trasporto combinato», ai sensi di tale articolo, sicché esso beneficia del regime liberalizzato previsto per i tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte integrante di un trasporto combinato, ai sensi dell'articolo 4 di tale direttiva, e che sono esclusi dall'applicazione delle disposizioni relative al cabotaggio previste dal regolamento n. 1072/2009.

### **Sulle spese**

43 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

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

**L'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti combinati di merci tra Stati membri,**

**deve essere interpretato nel senso che:**

**il trasporto su strada di container vuoti tra un terminal di container e un punto di carico o scarico di merci rientra nella nozione di «trasporto combinato», ai sensi di tale articolo, sicché esso beneficia del regime liberalizzato previsto per i tragitti stradali iniziali e/o terminali che costituiscono parte integrante di un trasporto combinato, ai sensi dell'articolo 4 di tale direttiva, e che sono esclusi dall'applicazione delle disposizioni relative al cabotaggio previste dal regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada.**

