

Roma, 26 Aprile 2018

EUR18105

SM

Oggetto: Trasporti di cabotaggio. Legittimità della normativa danese in materia di divieto dei trasporti con più punti di carico e scarico. Sentenza della Corte di Giustizia U.E.

Con Sentenza del 12 Aprile u.s., la Corte di Giustizia dell'Unione Europea (sezione quinta) ha ritenuto compatibile con gli obiettivi del Regolamento europeo 1072/2009, il divieto introdotto dalla Danimarca ai trasporti di cabotaggio su strada che prevedano più punti di carico e più punti di scarico. Infatti, la Danimarca ha adottato delle Linee guida che vietano questa tipologia di trasporti di cabotaggio, consentendo invece quelli articolati in più punti di carico o più punti di scarico; in questo modo, come puntualizzato dalla Corte (punto 58 della Sentenza), *"tali misure non limitano ...il numero di mittenti o di committenti per un medesimo trasporto di cabotaggio e autorizzano implicitamente che un trasporto di cabotaggio possa avere più punti di carico e un punto di scarico o più punti di scarico e un punto di carico"*.

Le misure danesi sono state ritenute conformi al principio di proporzionalità, il quale *"esige che i mezzi approntati da una disposizione siano idonei a realizzare l'obiettivo perseguito dalla normativa dell'Unione... e non vadano oltre quanto è necessario per raggiungerlo"*, per queste motivazioni:

- dall'analisi dei considerando 5, 13 e 15 del Regolamento 1072/2009, emerge il carattere temporaneo del cabotaggio e, 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"* (punto 52 della Sentenza). Ebbene, come evidenzia la Corte nei punti dal 53 al 55 della Sentenza, i limiti introdotti dalla Danimarca ai trasporti con più punti di carico e scarico sono volti a preservare la regola dei 3 viaggi nei 7 gg dallo scarico del trasporto internazionale in entrata **che, altrimenti, potrebbe essere privata di significato** lasciando a difesa della temporaneità del cabotaggio solamente l'altro limite temporale dei 7 gg (il quale, evidentemente, nella valutazione della Corte, viene ritenuto insufficiente a garantire detta temporaneità);
- la scelta danese non eccede quanto necessario per conseguire gli obiettivi del Regolamento 1072/2009, in quanto non si è spinta *"... fino a stabilire che un trasporto di cabotaggio possa avere unicamente un punto di carico e un punto di scarico"* (punto 57 della Sentenza).

La Sentenza contiene anche altri interessanti spunti di riflessione, tra i quali i seguenti:

- come già stabilito in precedenti sentenze, anche in presenza di un Regolamento europeo (che, com'è noto, contiene disposizioni immediatamente applicabili negli Stati membri, senza necessita di un recepimento per Legge), gli Stati membri possono adottare delle misure nazionali di attuazione pur in assenza di un'espressa autorizzazione contenuta nel Regolamento stesso (punto 31 della Sentenza), purché esse non contrastino con gli obiettivi della norma comunitaria. Nel caso di specie, la precisazione danese è stata ritenuta in linea con gli obiettivi del Regolamento 1072 (tra cui, come già evidenziato, quello di evitare che il cabotaggio diventi un'attività permanente o continua nello Stato ospitante), tenuto conto che *"le rispettive formulazioni dell'articolo 2 punto 6 e dell'articolo 8, paragrafo 2 del Regolamento 1072/2009 non permettono di rispondere alla questione se la nozione di trasporto di cabotaggio... debba essere intesa nel senso che un trasporto di cabotaggio può comportare più punti di carico e più punti di scarico"* (punto 38 Sentenza);
- Viene ritenuto "pacifico" che gli Stati membri possano dare un'interpretazione diversa della nozione di trasporto di cabotaggio, come è stato fatto in Finlandia (fino a poco tempo, con una disposizione identica a quella danese), Belgio, Germania e Polonia (che consentono più punti di carico e scarico in



presenza di un solo contratto di trasporto o quando le merci abbiano lo stesso mittente o lo stesso destinatario), Olanda e Svezia (che, invece, ritengono che un trasporto di cabotaggio possa comportare più punti di carico e scarico). Per la Corte, proprio queste interpretazioni divergenti attestano la mancanza di chiarezza sul tema (punto 42 della Sentenza).

Il testo della Sentenza della Corte di Giustizia è disponibile al link sottoindicato.

Cordiali saluti.