Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

3 ottobre 2013*

«Trasporti su strada — Regolamento (CE) n. 561/2006 — Obbligo di uso di un tachigrafo — Deroghe per il trasporto non commerciale di merci — Nozione — Trasporto effettuato da un privato nell'ambito della sua attività ricreativa come pilota di rally automobilistico a livello amatoriale, in parte finanziata tramite contributi di terzi»

Nella causa C-317/12,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo Svea hovrätt (Svezia), con decisione dell'11 giugno 2012, pervenuta in cancelleria il 2 luglio 2012, nel procedimento penale a carico di

Daniel Lundberg,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta da M. Berger (relatore), presidente di sezione, E. Levits e J.-J. Kasel, giudici,

avvocato generale: P. Cruz Villalón

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

— per il governo dei Paesi Bassi, da J. Langer e C. Wissels, in qualità di agenti;

— per la Commissione europea, da J. Hottiaux e K. Simonsson, 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 della nozione di «trasporto non commerciale di merci» ai sensi dell'articolo 3, lettera h), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune

* Lingua processuale: lo svedese.

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 L 102, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di un procedimento penale a carico del sig. Lundberg per violazione dell'obbligo di installazione e uso di un tachigrafo omologato su un autocarro.

Contesto normativo

Il diritto dell'Unione

3 Il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 8), come modificato dal regolamento n. 561/2006 (in prosieguo: il «regolamento n. 3821/85»), all'articolo 3, paragrafo 1, così prevede:

«L'apparecchio di controllo è montato e utilizzato sui veicoli adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci ed immatricolati in uno Stato membro, ad eccezione dei veicoli elencati all'articolo 3 del regolamento (…) n. 561/2006. (…)».

4 Il regolamento n. 561/2006, che dall'11 aprile 2007 ha abrogato e sostituito il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 1), al considerando 17 dispone che mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale.

5 L'articolo 1 del regolamento n. 561/2006 così 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».

6 L'articolo 3 di detto regolamento così prevede:

«Il presente regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di:

(…)

h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;

(…)».

Il diritto svedese

7 Contenuto nel capo 9 del regolamento (2004:865) relativo ai periodi di guida, ai periodo di riposo e agli apparecchi di controllo [förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m.], l'articolo 5, 2°, dello stesso stabilisce che chiunque viola, per dolo o colpa, le disposizioni dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 3821/85 può incorrere in un'ammenda.

Il procedimento principale e le questioni pregiudiziali

8 Il sig. Lundberg, che svolge attività di consulenza nel settore della sicurezza stradale nell'ambito di un'impresa individuale, si dedica, nel tempo libero, allo sport automobilistico come pilota di rally a livello amatoriale. Tale attività ricreativa è finanziata in parte tramite contributi di imprese (sponsorizzazioni), per un importo annuo di diverse centinaia di migliaia di corone svedesi (SEK). Inoltre, il sig. Lundberg dedica a questo sport una somma almeno equivalente a tale importo, proveniente da risorse proprie, oltre a beneficiare di contributi donati da parenti e amici.

9 Il 6 aprile 2011 il sig. Lundberg era alla guida dell'autocarro di sua proprietà, immatricolato in Svezia, al quale era agganciato un rimorchio che trasportava la sua automobile da corsa, al fine di recarsi a Vimmerby (Svezia) per esporla nell'ambito di una fiera. La massa complessiva della combinazione pesava più di 3,5 tonnellate, ma non superava le 7,5 tonnellate.

10 La partecipazione a tale fiera era anch'essa finanziata in parte mediante sponsorizzazioni. In linea di massima, il sig. Lundberg partecipa a questo tipo di manifestazioni tre volte l'anno.

11 Poiché detto autocarro non disponeva di un tachigrafo, il sig. Lundberg è stato citato in giudizio per violazione dell'articolo 3 del regolamento n. 3821/85 dato che, in qualità di conducente di un autocarro, non aveva dotato quest'ultimo di un tachigrafo omologato.

12 Con sentenza del 13 ottobre 2011, il Nyköpings tingsrätt (Tribunale locale di Nyköping) ha disposto il proscioglimento del sig. Lundberg, accogliendo l'argomento avanzato da quest'ultimo, secondo il quale il trasporto in questione poteva essere considerato come trasporto non commerciale ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 561/2006.

13 In seguito all'appello proposto dal pubblico ministero contro detta sentenza dinanzi allo Svea hovrätt (Corte d'appello di Svea), quest'ultimo ha accertato che la questione decisiva nella controversia di cui era investito riguardava l'applicabilità o meno al trasporto in questione dell'obbligo di uso di un tachigrafo omologato, poiché tale trasporto avrebbe costituito un «trasporto non commerciale di merci» ai sensi dell'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006.

14 In assenza di una definizione di detta nozione nella normativa dell'Unione e di una pertinente giurisprudenza della Corte, e in considerazione della necessità di interpretare e applicare in maniera uniforme tale nozione nella pratica, lo Svea hovrätt ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la nozione di "trasporto non commerciale di merci" di cui all'articolo 3, lettera h), del [regolamento n. 561/2006] debba essere interpretata nel senso che comprende il trasporto di merci effettuato da un privato nel quadro di un'attività ricreativa finanziata, in parte, mediante contributi economici di persone fisiche o giuridiche ("sponsorizzazione");

2) Se per la valutazione della portata della nozione di trasporto "non commerciale" assuma rilievo:

a) che il conducente effettui trasporti esclusivamente per proprio conto;

b) che non sia corrisposto alcun compenso per il solo trasporto;

c) l'entità dei contributi economici e/o l'entità dei contributi economici in relazione al bilancio destinato all'attività ricreativa».

Sulle questioni pregiudiziali

15 Con le due questioni poste, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la nozione di «trasporto non commerciale di merci» di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretata nel senso che comprende il trasporto di merci effettuato da un privato per proprio conto ed esclusivamente nell'ambito di un'attività ricreativa, allorché quest'ultima è in parte finanziata tramite contributi di terzi e per tale trasporto non è corrisposto alcun compenso.

16 In via preliminare si deve constatare che il regolamento n. 561/2006 non contiene alcuna definizione di detta nozione né di quelle formulate in termini analoghi da tale regolamento, come quelle di «trasporto non commerciale di aiuto umanitario» [articolo 3, lettera d), di tale regolamento], di «veicoli commerciali che (…) sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci» [articolo 3, lettera i), del richiamato regolamento], o di «veicoli da 10 a 17 posti utilizzati esclusivamente per il trasporto di passeggeri senza fini commerciali» [articolo 13, paragrafo 1, lettera i), del medesimo regolamento].

17 Del pari, sebbene la Corte abbia avuto l'occasione di interpretare più volte altre deroghe all'obbligo di installazione e uso di un tachigrafo, essa non si è tuttavia pronunciata sull'interpretazione della nozione che ha dato origine al procedimento principale.

18 In mancanza di qualsiasi definizione della nozione di «trasporto non commerciale di merci», la determinazione del significato e della portata di tali termini va effettuata, secondo una giurisprudenza costante della Corte, in considerazione del contesto generale nel quale essi sono utilizzati e conformemente al loro senso abituale nel linguaggio corrente (v., in tal senso, sentenze del 4 maggio 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, Racc. pag. I-4089, punto 17 e la giurisprudenza citata, nonché del 13 dicembre 2012, BLV Wohn-und Gewerbebau, C-395/11, punto 25).

19 Inoltre, nell'interpretare una disposizione di diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 29 gennaio 2009, Petrosian, C-19/08, Racc. pag. I-495, punto 34 e la giurisprudenza ivi citata).

20 Relativamente a disposizioni derogatorie concernenti l'uso di un tachigrafo, la Corte ha dichiarato che tale 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 dev'essere determinata tenendo conto delle finalità della normativa di cui trattasi (v. sentenze del 25 giugno 1992, British Gas, C-116/91, Racc. pag. I-4071, punto 12; del 21 marzo 1996, Goupil, C-39/95, Racc. pag. I-1601, punto 8, nonché Mrozek e Jäger, C-335/94, Racc. pag. I-1573, punto 9; del 17 marzo 2005, Raemdonck e Raemdonck-Janssens, C-128/04, Racc. pag. I-2445, punto 19, nonché del 28 luglio 2011, Seeger, C-554/09, Racc. pag. I-7131, punto 33).

21 Alle questioni sollevate dal giudice del rinvio, come riformulate al punto 15 della presente sentenza, si deve quindi rispondere alla luce di tali principi.

22 La Commissione europea ritiene che la deroga prevista dall'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretata nel senso che comprende il trasporto di merci effettuato da un privato nell'ambito della sua attività ricreativa in parte finanziata tramite contributi di terzi, con la conseguenza che il veicolo utilizzato per tale trasporto non deve essere dotato di un tachigrafo.

23 Si deve constatare che tale interpretazione è corroborata sia dal senso abituale della nozione di cui trattasi nel procedimento principale, sia dal contesto generale nel quale essa si inserisce e dagli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 561/2006 di cui essa fa parte.

24 Per quanto concerne, in primo luogo, il senso abituale della nozione di «trasporto non commerciale di merci», occorre rilevare che un trasporto di questo tipo si configura qualora non vi sia alcun nesso con un'attività professionale o commerciale, ossia qualora tale trasporto non sia effettuato al fine di trarne un profitto. Secondo un'accezione corrente, il trasporto non commerciale di merci designa quindi, in particolare, il trasporto di merci effettuato da un privato al di fuori della propria attività professionale, nell'ambito di un'attività ricreativa.

25 Per quanto riguarda, in secondo luogo, il contesto generale nel quale si inserisce l'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006, si deve anzitutto constatare che il considerando 17 del medesimo afferma, in particolare, che tale regolamento mira a «migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica».

26 Inoltre, ai sensi dell'articolo 1, detto 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, mirando nel contempo a ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada.

27 Da ultimo, l'articolo 4, lettera c), del regolamento n. 561/2006 contiene una definizione della nozione di «conducente» riguardante «chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo con la mansione, all'occorrenza, di guidarlo».

28 Dai punti da 24 a 27 della presente sentenza discende che, come sostiene correttamente la Commissione nelle sue osservazioni presentate alla Corte, le disposizioni del regolamento n. 561/2006 si applicano principalmente ai conducenti professionali e non ai conducenti a titolo privato.

29 Pertanto, i termini «armonizzare le condizioni di concorrenza», «migliorare le condizioni di lavoro» e «le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti» e «pratiche nel settore dei trasporti su strada», che compaiono, rispettivamente, al considerando 17 e all'articolo 1 del regolamento n. 561/2006, nonché l'espressione «con la mansione», contenuta nell'articolo 4, lettera c), dello stesso, inducono a supporre che tale regolamento non si applichi a una persona che, come il sig. Lundberg, non esercita la professione di autista di autocarro e non fornisce servizi di trasporto ma che, nel caso di specie, trasportava per proprio conto, esclusivamente nell'ambito della sua attività ricreativa, la propria autovettura per lo sport, che egli guida in quanto pilota di rally a livello amatoriale, effettuando così un trasporto come quello descritto al punto 15 della presente sentenza.

30 In terzo luogo, per interpretare la deroga prevista dall'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006, occorre rammentare non soltanto la finalità di tale deroga, ma anche gli obiettivi perseguiti da detto regolamento.

31 Per quanto attiene, da un lato, a questi ultimi, è sufficiente ricordare che il regolamento in parola, come esposto ai punti da 25 a 28 della presente sentenza, mira ad armonizzare le condizioni di concorrenza relative al settore stradale e a migliorare le condizioni di lavoro del personale di tale settore nonché della sicurezza stradale (v., in particolare, citate sentenze Goupil, punto 10; Mrozek e Jäger, punto 11; Raemdonck e Raemdonck-Janssens, punto 22, nonché Seeger, punto 34), obiettivi questi che si traducono in particolare nell'obbligo, in linea di principio, di dotare i veicoli adibiti al trasporto su strada di un tachigrafo omologato che consenta di controllare il rispetto dei periodi di guida e di riposo dei conducenti.

32 Per quanto riguarda, d'altro lato, la finalità della deroga di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006, il legislatore dell'Unione ha voluto escludere dall'ambito di applicazione di tale regolamento taluni veicoli e taluni tipi di trasporto effettuati per mezzo di questi ultimi, cosicché detto regolamento non si applica al «trasporto non commerciale di merci» effettuato mediante un

veicolo o una combinazione di veicoli la cui massa massima ammissibile non sia superiore alle 7,5 tonnellate. La finalità di tale deroga consiste quindi nell'evitare di far ricadere nell'ambito di applicazione di detto regolamento i trasporti di merci effettuati da privati che esulano da qualsiasi attività professionale o commerciale.

33 Alla luce degli obiettivi in tal modo ricordati, si deve necessariamente constatare che un'interpretazione dell'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006 nel senso che tale disposizione non comprende un trasporto come quello descritto al punto 29 della presente sentenza non sarebbe conforme a tali obiettivi.

34 Un'interpretazione del genere, infatti, estendendo l'ambito di applicazione del regolamento in parola a una categoria di conducenti che effettuano trasporti a fini privati e ricreativi, sarebbe tale da rimettere in discussione l'effetto utile della deroga prevista dall'articolo 3, lettera h), del menzionato regolamento.

35 Inoltre, è necessario rilevare che un trasporto come quello descritto al punto 29 della presente sentenza non pregiudica la concorrenza nel settore dei trasporti su strada, in quanto un conducente come quello di cui trattasi nel procedimento principale è un conducente a titolo privato e non un conducente professionista.

36 Per questa stessa ragione, detta interpretazione non può in nessun caso essere contraria alla realizzazione dell'obiettivo perseguito dal regolamento n. 561/2006, consistente nel migliorare le condizioni di lavoro nel settore dei trasporti su strada.

37 Da ultimo, si deve constatare che, poiché trasporti come quello di cui al procedimento principale sembrano essere relativamente poco numerosi, un'interpretazione della deroga di cui trattasi nel senso che essa comprende il trasporto di merci effettuato da un privato nell'ambito di un'attività ricreativa non dovrebbe dispiegare effetti negativi significativi sulla sicurezza stradale.

38 Occorre aggiungere che, alla luce di tale interpretazione, il fatto che non venga versato alcun compenso per il trasporto stesso, e tenuto conto dell'entità dei contributi ricevuti, segnatamente in considerazione del bilancio dedicato a detta attività ricreativa, non incidono sulla valutazione della nozione di «trasporto non commerciale di merci».

39 Alla luce di quanto precede, occorre rispondere alle questioni sollevate dichiarando che la nozione di «trasporto non commerciale di merci», di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006, dev'essere interpretata nel senso che comprende il trasporto di merci effettuato da un privato per proprio conto ed esclusivamente nell'ambito di un'attività ricreativa, laddove quest'ultima è in parte finanziata tramite contributi di terzi e per tale trasporto non è corrisposto alcun compenso.

Sulle spese

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

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

La nozione di «trasporto non commerciale di merci», di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, dev'essere interpretata nel senso che comprende il

trasporto di merci effettuato da un privato per proprio conto ed esclusivamente nell'ambito di un'attività ricreativa, laddove quest'ultima è in parte finanziata tramite contributi di terzi e per tale trasporto non è corrisposto alcun compenso.

Firme