HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

3 octombrie 2013 *

„Transporturi rutiere — Regulamentul (CE) nr. 561/2006 — Obligația de utilizare a unui tahograf — Derogări pentru transportul de mărfuri în scopuri necomerciale — Noțiune — Transport efectuat de o persoană privată în cadrul activității sale recreative în calitate de pilot amator de curse automobilistice, finanțată în parte prin contribuții ale terților”

În cauza C-317/12,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Svea hovrätt (Suedia), prin decizia din 11 iunie 2012, primită de Curte la 2 iulie 2012, în procedura penală împotriva

Daniel Lundberg,

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din doamna M. Berger (raportor), președinte de cameră, și domnii E. Levits și J.-J. Kasel, judecători,

avocat general: domnul P. Cruz Villalón,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru guvernul olandez, de J. Langer și de C. Wissels, în calitate de agenți;

— pentru Comisia Europeană, de J. Hottiaux și de K. Simonsson, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea noțiunii „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale” în sensul articolului 3 litera (h) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației

* Limba de procedură: suedeza.

sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unor proceduri penale inițiate împotriva domnului Lundberg pentru încălcarea obligației de instalare și de utilizare într-un vehicul greu a unui tahograf omologat.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 3821/85”), prevede la articolul 3 alineatul (1):

„Aparatul de înregistrare se instalează și se folosește la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre care folosesc pentru transportul rutier de călători sau mărfuri, cu excepția vehiculelor prevăzute la articolul 3 din Regulamentul […] nr. 561/2006. […]”

4 Regulamentul nr. 561/2006, care a abrogat și a înlocuit începând de la 11 aprilie 2007 Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier (JO L 370, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 2, p. 45), precizează în considerentul (17) că urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general.

5 Articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 prevede:

„Prezentul regulament stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier, și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. De asemenea, prezentul regulament prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.”

6 Articolul 3 din regulamentul menționat prevede:

„Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

[…]

(h) vehicule sau un ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 7,5 tone utilizate pentru transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale;

[…]”

Dreptul suedez

7 Cuprins în capitolul 9 din Regulamentul (2004:865) privind perioadele de conducere, perioadele de repaus și aparatele de înregistrare [förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.], articolul 5 punctul 2° din acesta prevede că persoana care, cu intenție sau din neglijență, încalcă articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 3821/85 este pasibilă de pedeapsa amenzii.

Procedura principală și întrebările preliminare

8 Domnul Lundberg, care, în cadrul unei întreprinderi individuale, desfășoară activități de consultant în domeniul siguranței rutiere, practică în timpul dedicat activităților sale recreative automobilismul în calitate de pilot amator de raliuri. Această activitate recreativă este finanțată în parte prin contribuții financiare din partea întreprinderilor (sponsorizări), al căror nivel se ridică la un cuantum de mai multe sute de mii de coroane suedeze (SEK) pe an. În plus, domnul Lundberg consacră acestui sport o sumă cel puțin echivalentă acestui cuantum, care provine din fonduri proprii, și primește de asemenea donații de la membrii familiei sale și de la prieteni.

9 La 6 aprilie 2011, domnul Lundberg conducea propriul camion înmatriculat în Suedia, la care era atașată o remorcă în care își transporta mașina de curse pentru a ajunge la Vimmerby (Suedia) în scopul expunerii ei în acea localitate, în cadrul unui târg. Masa totală combinată a ansamblului era mai mare de 3,5 tone, dar nu depășea 7,5 tone.

10 Participarea la acest târg era finanțată și prin sponsorizări. De obicei, domnul Lundberg participă la astfel de manifestări de trei ori pe an.

11 Întrucât camionul respectiv nu avea un tahograf, domnul Lundberg a fost pus sub urmărire penală pentru încălcarea articolului 3 din Regulamentul nr. 3821/85 pentru motivul că, în calitate de conducător auto al unui vehicul greu, nu a echipat acest vehicul cu un tahograf omologat.

12 Prin hotărârea din 13 octombrie 2011, Nyköpings tingsrätt (Tribunalul Local din Nyköping) a dispus scoaterea de sub urmărire penală a domnului Lundberg, admițând argumentația invocată de acesta din urmă potrivit căreia transportul în cauză putea fi considerat un transport în scopuri necomerciale în sensul dispozițiilor articolului 3 din Regulamentul nr. 561/2006.

13 Ministerul Public a formulat apel împotriva hotărârii respective la Svea hovrätt (Curtea de Apel din Svea), iar aceasta a constatat că problema determinantă în litigiul cu care este sesizată este aceea dacă obligația de utilizare a unui tahograf omologat se aplica transportului în cauză, întrucât acesta din urmă ar fi intrat în categoria „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale” în sensul articolului 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006.

14 În lipsa atât a unei definiții a noțiunii respective în reglementarea Uniunii, cât și a unei jurisprudențe relevante a Curții și ținând seama de necesitatea unei interpretări și a unei aplicări uniforme a acestei noțiuni în practică, Svea hovrätt a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Expresia «transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale» [cuprinsă la] articolul 3 litera (h) din [Regulamentul nr. 561/2006] trebuie interpretată în sensul că privește transportul de mărfuri efectuat de un particular în cadrul activității sale recreative, care este însă finanțată în parte prin contribuții financiare (sponsorizări) din partea unor terți, persoane fizice sau juridice?

2) În scopul analizării expresiei «transporturi în scopuri necomerciale», prezintă relevanță următoarele aspecte:

a) conducătorul auto efectuează transportul pe cont propriu;

b) nu se efectuează plata pentru transportul propriu-zis;

c) valoarea contribuției financiare și/sau valoarea contribuției financiare în raport cu costurile totale ale activității recreative?”

Cu privire la întrebările preliminare

15 Prin intermediul celor două întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă noțiunea „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale” din cuprinsul articolului 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că include transportul de mărfuri efectuat de un particular pe cont propriu și numai în cadrul unei activități recreative, atunci când aceasta din urmă este finanțată în parte prin contribuții ale terților, iar un astfel de transport nu determină nicio plată.

16 Cu titlu introductiv, trebuie să se constate că Regulamentul nr. 561/2006 nu cuprinde nicio definiție a noțiunii respective și nici a celor menționate în termeni asemănători de acest regulament, precum „transportul necomercial de ajutor umanitar” [articolul 3 litera (d) din acest regulament], „vehicule comerciale […] care sunt utilizate pentru transportul de călători sau de mărfuri în scopuri necomerciale” [articolul 3 litera (i) din regulamentul menționat] sau „vehicule care au 10-17 locuri, destinate exclusiv transportului de călători în scopuri necomerciale” [articolul 13 alineatul (1) litera (i) din același regulament].

17 De asemenea, deși Curtea a avut ocazia de a interpreta în mai multe rânduri alte derogări de la obligația de instalare și de utilizare a unui tahograf, aceasta nu s-a pronunțat totuși cu privire la interpretarea noțiunii care a generat litigiul principal.

18 În absența oricărei definiții a noțiunii „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale”, determinarea semnificației și a sferei de aplicare a acestor termeni trebuie realizată, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, luând în considerare contextul general în care sunt utilizați și conform sensului lor obișnuit în limbajul curent (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 mai 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, Rec., p. I-4089, punctul 17 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 13 decembrie 2012, BLV Wohn-und Gewerbebau, C-395/11, punctul 25).

19 În plus, în vederea interpretării unei dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte (Hotărârea din 29 ianuarie 2009, Petrosian, C-19/08, Rep., p. I-495, punctul 34 și jurisprudența citată).

20 Cu privire la dispozițiile derogatorii referitoare la utilizarea unui tahograf, Curtea a statuat că o asemenea derogare nu poate fi interpretată astfel încât să se extindă efectele acesteia dincolo de ce este necesar pentru a asigura protecția intereselor pe care urmărește să le garanteze. Mai mult, întinderea derogărilor trebuie stabilită ținând seama de finalitățile reglementării în cauză (a se vedea Hotărârea din 25 iunie 1992, British Gas, C-116/91, Rec., p. I-4071, punctul 12, Hotărârile din 21 martie 1996, Goupil, C-39/95, Rec., p. I-1601, punctul 8, și Mrozek și Jäger, C-335/94, Rec., p. I-1573, punctul 9, Hotărârea din 17 martie 2005, Raemdonck și Raemdonck-Janssens, C-128/04, Rec., p. I-2445, punctul 19, precum și Hotărârea din 28 iulie 2011, Seeger, C-554/09, Rep., p. I-7131, punctul 33).

21 În lumina acestor principii trebuie să se răspundă la întrebările adresate de instanța de trimitere, astfel cum sunt acestea reformulate la punctul 15 din prezenta hotărâre.

22 Comisia Europeană consideră că derogarea prevăzută la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că include transportul de mărfuri efectuat de un particular în cadrul activității sale recreative care este finanțată în parte prin contribuții ale terților, astfel încât vehiculul utilizat pentru un asemenea transport nu trebuie echipat cu un tahograf.

23 Trebuie constatat că o asemenea interpretare este coroborată atât de sensul obișnuit al noțiunii în discuție în litigiul principal, cât și de contextul general în care aceasta se înscrie și de obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 561/2006, din care face parte.

24 În ceea ce privește, în primul rând, sensul obișnuit al noțiunii „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale”, este necesar să se constate că este vorba despre un astfel de transport în situația în care acesta nu are legătură cu o activitate profesională sau comercială, și anume când acest transport nu este efectuat în vederea obținerii unor venituri. Prin urmare, potrivit unei accepțiuni curente, transportul de mărfuri în scopuri necomerciale desemnează printre altele transportul de mărfuri efectuat de o persoană privată în afara activității sale profesionale, în cadrul unei activități recreative.

25 În ceea ce privește, în al doilea rând, contextul general în care se înscrie articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, trebuie constatat mai întâi că în considerentul (17) al acestui regulament se arată printre altele că regulamentul urmărește „îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică”.

26 În continuare, conform articolului 1 din acesta, regulamentul menționat stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier, și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere, prevăzând în același timp promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.

27 În sfârșit, articolul 4 litera (c) din Regulamentul nr. 561/2006 conține o definiție a noțiunii „conducător auto”, care privește „persoana care conduce vehiculul, chiar și pentru o scurtă perioadă […], sau care se află la bordul unui vehicul în cadrul serviciului său pentru a-l putea conduce în cazul în care este necesar”.

28 Rezultă din cuprinsul punctelor 24-27 din prezenta hotărâre că, astfel cum susține în mod întemeiat Comisia în observațiile prezentate Curții, dispozițiile Regulamentului nr. 561/2006 se aplică în esență conducătorilor auto profesioniști, iar nu conducătorilor auto cu titlu privat.

29 Astfel, expresiile „armonizarea condițiilor de concurență”, „îmbunătățirea condițiilor de lucru” și a „condițiilor sociale pentru lucrători” și „metode […] de lucru în sectorul transportului rutier”, care figurează în considerentul (17) și, respectiv, la articolul 1 din Regulamentul nr. 561/2006, precum și expresia „în cadrul serviciului său”, cuprinsă la articolul 4 litera (c) din regulament, lasă să se presupună că acesta nu se aplică unei persoane care, precum domnul Lundberg, nu exercită profesia de conducător auto de vehicul greu și nu prestează servicii de transport, dar care, în speță, transporta pe cont propriu, numai în cadrul activității sale recreative, propria mașină sport pe care o conduce în calitate de pilot de raliuri amator, efectuând astfel un transport precum cel descris la punctul 15 din prezenta hotărâre.

30 În al treilea rând, pentru interpretarea derogării prevăzute la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, trebuie amintită nu numai finalitatea derogării respective, ci și obiectivele urmărite de acest regulament.

31 În ceea ce privește, pe de o parte, aceste obiective, este suficient să se amintească faptul că regulamentul menționat vizează, astfel cum s-a precizat la punctele 25-28 din prezenta hotărâre, armonizarea condițiilor de concurență privind sectorul rutier și îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului din acest sector, precum și a siguranței rutiere (a se vedea în special Hotărârile citate anterior Goupil, punctul 10, Mrozek și Jäger, punctul 11, Raemdonck și Raemdonck-Janssens, punctul 22, precum și Seeger, punctul 34), aceste obiective traducându-se în special prin obligația de a dota în principiu vehiculele de transport rutier cu un tahograf omologat care permite înregistrarea perioadelor de condus și de repaus ale conducătorilor auto.

32 În ceea ce privește, pe de altă parte, finalitatea derogării prevăzute la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, legiuitorul Uniunii a intenționat să excludă din domeniul de aplicare al acestui regulament anumite vehicule și anumite tipuri de transport efectuate prin intermediul acestora, astfel încât regulamentul menționat nu se aplică „transporturilor de mărfuri în scopuri necomerciale” realizate prin intermediul unor vehicule sau al unui ansamblu de vehicule cu o masă maximă autorizată care nu depășește 7,5 tone. Finalitatea acestei derogări este, așadar, excluderea din domeniul de aplicare al regulamentului menționat a transporturilor de mărfuri efectuate de persoane private în afara oricărei activități profesionale sau comerciale.

33 Având în vedere obiectivele astfel amintite, trebuie să se constate că o interpretare a articolului 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 în sensul că această dispoziție nu include un transport precum cel descris la punctul 29 din prezenta hotărâre nu ar fi conformă acestor obiective.

34 Astfel, o asemenea interpretare, extinzând domeniul de aplicare al regulamentului menționat la o categorie de conducători auto care efectuează transporturi în scopuri private și recreative, ar fi de natură să repună în discuție efectul util al derogării prevăzute la articolul 3 litera (h) din acest regulament.

35 În plus, trebuie arătat că un transport precum cel descris la punctul 29 din prezenta hotărâre nu afectează concurența în sectorul transportului rutier, întrucât un conducător auto precum cel în discuție în cauza principală este un conducător auto cu titlu privat, iar nu un conducător auto profesionist.

36 Pentru același motiv, interpretarea menționată nu poate în niciun caz să fie contrară realizării obiectivului urmărit de Regulamentul nr. 561/2006 care constă în îmbunătățirea condițiilor de muncă din sectorul transportului rutier.

37 În sfârșit, trebuie constatat că, întrucât transporturi precum cel în discuție în cauza principală par să fie relativ puțin numeroase, o interpretare a derogării în cauză în sensul că privește transportul de mărfuri efectuate de un particular în cadrul unei activități recreative nu ar trebui să aibă efecte negative semnificative asupra securității rutiere.

38 Trebuie să se adauge că, din perspectiva unei astfel de interpretări, faptul că nu se efectuează plata pentru transportul propriu-zis și valoarea contribuțiilor financiare primite, în special în raport cu costurile totale ale activității recreative, sunt lipsite de pertinență pentru aprecierea noțiunii „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale”.

39 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că noțiunea „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale” cuprinsă la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că include transportul de mărfuri efectuat de un particular pe cont propriu și numai în cadrul unei activități recreative, atunci când aceasta din urmă este finanțată în parte prin contribuții ale terților, iar un astfel de transport nu determină nicio plată.

Cu privire la cheltuielile de judecată

40 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a șasea) declară:

Noțiunea „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale” cuprinsă la articolul 3 litera (h) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului trebuie interpretată în sensul că include transportul de mărfuri efectuat de un particular pe cont propriu și numai în cadrul unei activități recreative, atunci când aceasta din urmă este finanțată în parte prin contribuții ale terților, iar un astfel de transport nu determină nicio plată.

Semnături