SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

2 marzo 2023

"Rinvio pregiudiziale - Trasporto su strada - Regolamento (CE) n. 561/2006 - Ambito di applicazione - Articolo 2, paragrafo 1, lettera a) - Articolo 3, lettera h) - Nozione di "trasporto su strada di merci" - Nozione di "massa massima ammissibile" - Veicolo adibito a spazio privato di abitazione temporanea e a spazio di carico di merci a fini non commerciali - Regolamento (UE) n. 165/2014 - Tachigrafi - Articolo 23, paragrafo 1 - Obbligo di ispezioni periodiche da parte di officine autorizzate"

Nella causa C-666/21,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo Hovrätten för Nedre Norrland (Corte d'appello di Sundsvall, Svezia), con decisione del 25 ottobre 2021, pervenuta in cancelleria il 5 novembre 2021, nel procedimento

Al

contro

Åklagarmyndigheten,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da K. Jürimäe, presidente di sezione, M. Safjan, N. Piçarra (relatore), N. Jääskinen e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: N. Emiliou

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la Commissione europea, da P. Messina, K. Simonsson e G. Tolstoy, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 24 novembre 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Svolgimento del processo - Motivi della decisione

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), 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 (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) (in prosieguo: il "regolamento n. 561/2006").

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra AI e l'Åklagarmyndigheten (pubblico ministero, Svezia), in merito ad una violazione delle norme relative all'utilizzo di tachigrafi.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 561/2006

3 Il considerando 17 del regolamento n. 561/2006 enuncia quanto segue:

"Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore. (...)".

4 Ai sensi dell'articolo 1 di tale regolamento, quest'ultimo "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" e "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".

5 L'articolo 2, paragrafo 1, di detto regolamento prevede quanto segue:

"Il presente regolamento si applica al trasporto su strada:

a) di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate; oppure

b) di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine".

6 Il successivo articolo 3 così dispone:

"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;

(...)"

7 L'articolo 4 del regolamento n. 561/2006 prevede quanto segue:

"Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

a) "trasporto su strada": qualsiasi spostamento, interamente o in parte su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri o di merci;

(...)

m) "massa massima ammissibile": la massa limite del veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso;

(...)"

Regolamento n. 165/2014

8 L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 165/2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, è così formulato:

"Il presente regolamento stabilisce obblighi e requisiti relativi alla costruzione, all'installazione, all'uso, alla prova e al controllo dei tachigrafi utilizzati nel trasporto su strada per verificare la conformità al regolamento (CE) n. 561/2006, (...)"

9 L'articolo 3 del regolamento n. 165/2014, intitolato "Ambito di applicazione", al paragrafo 1 stabilisce quanto segue:

"I tachigrafi sono installati e utilizzati sui veicoli immatricolati in uno Stato membro adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci e a cui si applica il regolamento (CE) n. 561/2006".

10 L'articolo 23 del regolamento n. 165/2014, intitolato "Ispezioni dei tachigrafi", al paragrafo 1 così dispone:

"I tachigrafi sono sottoposti a ispezioni periodiche da parte delle officine autorizzate. Ispezioni periodiche sono condotte almeno ogni due anni".

Diritto svedese

11 Ai sensi dell'articolo 6 del capitolo 9 del F. (2004:865) om kör - och vilotider samt färdskrivare, m.m. [il regolamento (2004:865) relativo, in particolare, ai periodi di guida, ai periodi di riposo e agli apparecchi di controllo]:

"È soggetto a sanzione il conducente che intenzionalmente o colpevolmente utilizza un tachigrafo non ispezionato conformemente all'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 165/2014".

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

12 Il 4 aprile 2019, durante un controllo di polizia, è stato accertato che il veicolo condotto da AI, immatricolato in Svezia, era munito di un tachigrafo che non era stato oggetto di ispezione entro il termine prescritto. AI trasportava due motoslitte nello spazio di carico di tale veicolo e ha dichiarato che si stava recando a una gara di motoslitte.

13 Con sentenza del 7 settembre 2020, il Sundsvalls tingsrätt (Tribunale di primo grado di Sundsvall, Svezia) ha condannato AI per eccesso di velocità, ma lo ha assolto dall'accusa di omessa ispezione del tachigrafo installato nel suo veicolo, previsto all'articolo 6 del capitolo 9 del regolamento (2004:865). Poiché tale veicolo conteneva soltanto sei sedili per passeggeri, detto giudice ha dichiarato che esso non rientrava nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, in forza dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), di quest'ultimo.

14 Sia AI sia il pubblico ministero hanno interposto appello avverso tale sentenza dinanzi allo Hovrätten för Nedre Norrland (Corte d'appello di Sundsvall, Svezia), il giudice del rinvio.

15 Il pubblico ministero sostiene che il veicolo di cui trattasi, a causa del peso e del suo utilizzo per il trasporto di motoslitte, rientra nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 e, pertanto, è soggetto all'obbligo di utilizzo di un tachigrafo.

16 Tuttavia, secondo AI, non è questo il caso, dato che tale veicolo non è utilizzato per il trasporto commerciale su strada di merci. Egli fa valere che, sebbene detto veicolo disponga di uno spazio di carico in cui trasporta, a volte, le sue motoslitte, esso contiene anche uno spazio abitativo per uso personale suo e della sua famiglia quando viaggiano per praticare la motoslitte, cosicché esso funge principalmente da abitazione privata temporanea.

17 Il giudice del rinvio afferma che il veicolo di cui trattasi figura nel registro nazionale della circolazione stradale come autocarro della categoria (...) e che la carrozzeria è descritta con le seguenti indicazioni: "Parte anteriore del furgone preparata permanentemente come area abitabile, parte posteriore come area di carico". Esso rileva altresì che tale veicolo, la cui carrozzeria è simile a quella di un autobus, ha un peso a vuoto dichiarato di 17 680 chilogrammi (kg), un carico massimo autorizzato di 5 120 kg, un'altezza di 3,6 metri (m) e una lunghezza di 14,7 m.

18 Poiché il veicolo di cui trattasi dispone di uno spazio di carico che può essere utilizzato per il trasporto su strada di merci e la massa massima ammissibile supera 3,5 tonnellate, il giudice del rinvio ritiene che tale veicolo rientri nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, in forza dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di quest'ultimo. Esso si interroga, tuttavia, sull'interpretazione della nozione di "trasporto su strada di merci", ai sensi di tale disposizione, e si chiede, in particolare, se la funzione principale o l'utilizzo effettivo del veicolo di cui trattasi, la sua capacità di carico e la sua immatricolazione nel registro nazionale della circolazione stradale siano rilevanti ai fini dell'interpretazione di tale nozione.

19 Il giudice del rinvio rileva che l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 riguarda soprattutto il trasporto su strada di merci effettuato nell'esercizio di un'attività commerciale. Tale interpretazione sarebbe confermata dagli obiettivi perseguiti da detto regolamento, consistenti nell'armonizzare le condizioni di concorrenza per quanto concerne il settore stradale e nel migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale.

20 Detto giudice osserva, tuttavia, basandosi sulla sentenza del 3 ottobre 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), che il trasporto effettuato da veicoli pesanti utilizzati esclusivamente da privati nell'ambito delle loro attività di hobby o di svago e senza alcuna relazione con un'attività commerciale difficilmente pregiudica gli obiettivi consistenti nell'armonizzare le condizioni di concorrenza, per quanto riguarda il settore stradale, e nel migliorare le condizioni di lavoro. Esso si chiede, inoltre, se l'applicazione a siffatti veicoli delle norme relative ai periodi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo, stabilite dal regolamento n. 561/2006, sia proporzionata a detti obiettivi.

21 In tale contesto, lo Hovrätten för Nedre Norrland (Corte d'appello di Sundsvall) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

"1) Se la nozione di "trasporto su strada di merci" di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del [regolamento n. 561/2006] debba essere interpretata nel senso che essa comprende il trasporto con un veicolo di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate la cui destinazione principale è quella di fornire un'area abitabile temporanea ad uso privato.

2) Se in tal caso sia rilevante la capacità di carico del veicolo o il modo in cui il veicolo è iscritto nel registro nazionale della circolazione stradale".

Sulle questioni pregiudiziali

22 Occorre ricordare, in via preliminare, che, al fine di fornire una risposta utile al giudice del rinvio, la Corte può essere indotta a prendere in considerazione disposizioni del diritto dell'Unione alle quali il giudice nazionale non ha fatto riferimento nel formulare le proprie questioni, ricavando, in particolare, dalla motivazione della decisione di rinvio gli elementi del diritto dell'Unione che richiedono un'interpretazione tenuto conto dell'oggetto della controversia (v., in tal senso, sentenza del 12 dicembre 1990, SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, punto 8, e del 27 giugno 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, punto 36).

23 Nel caso di specie, al fine di stabilire se una situazione come quella di cui al procedimento principale rientri nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, occorre esaminare non solo se siano soddisfatte le condizioni enunciate all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, ma anche se non siano soddisfatte quelle di cui all'articolo 3, lettera h), di detto regolamento.

24 Si deve pertanto intendere che, con le sue questioni, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, in combinato disposto con l'articolo 3, lettera h), di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che la nozione di "trasporto su strada di merci", ai sensi di tale prima disposizione, comprende il trasporto su strada effettuato da un veicolo la cui massa massima ammissibile, ai sensi dell'articolo 4, lettera m), dello stesso regolamento, superi le 7,5 tonnellate, anche nel caso in cui esso sia adibito a spazio non solo abitativo temporaneo per uso privato, ma anche a spazio di carico di merci a fini non commerciali, tenendo conto, se del caso, della capacità di carico di tale veicolo e della categoria in cui esso figura nel registro nazionale della circolazione stradale.

25 Dai termini dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), e dell'articolo 4, lettera a), del regolamento n. 561/2006 risulta che quest'ultimo si applica al trasporto su strada di merci, effettuato da veicoli, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, di massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate.

26 La nozione di "trasporto su strada" è definita all'articolo 4, lettera a), di tale regolamento come riferita a "qualsiasi spostamento, interamente o in parte su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri o di merci". La nozione di "massa massima ammissibile" è definita all'articolo 4, lettera m), di detto regolamento come "la massa limite del veicolo in ordine di marcia, carico utile compreso".

27 Il tenore letterale dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, in combinato disposto con l'articolo 4, lettera a), di tale regolamento, poiché definisce la nozione di "trasporto su strada" facendo riferimento a "qualsiasi spostamento", non può escludere dall'ambito di applicazione di detto regolamento il trasporto non commerciale su strada di merci.

28 Tale interpretazione letterale è avvalorata dal contesto in cui si inserisce l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006. Infatti, l'articolo 3, lettera h), di tale regolamento esclude espressamente dall'ambito di applicazione di quest'ultimo i trasporti stradali effettuati a mezzo di veicoli "di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci". Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 39 delle sue conclusioni, dal combinato disposto di tale disposizione e dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento risulta che il trasporto non commerciale su strada di merci è escluso dall'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 solo qualora la massa massima ammissibile del veicolo in questione non superi le 7,5 tonnellate.

29 Al contrario, qualora la massa massima ammissibile del veicolo in questione superi le 7,5 tonnellate, il trasporto non commerciale su strada di merci rientra, in forza di tali due disposizioni combinate, nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 e deve, pertanto, essere conforme alle norme riguardanti i periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo del conducente fissate da detto regolamento, nonché agli obblighi e ai requisiti in materia di installazione, uso e controllo dei tachigrafi derivanti dal regolamento n. 165/2014.

30 La circostanza che, come nel procedimento principale, un veicolo sia adibito a spazio non solo abitativo temporaneo per uso privato ma anche a spazio di carico di merci a fini non commerciali non è idonea a rimettere in discussione la constatazione effettuata nel punto precedente.

31 Infatti, per quanto concerne il trasporto su strada di merci, l'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 è determinato, in forza sia dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), sia dell'articolo 3, lettera h), di tale regolamento, dalla "massa massima ammissibile" del veicolo in questione, senza che un utilizzo come quello indicato nel punto precedente, la capacità di carico di tale veicolo o la categoria in cui esso è iscritto nel registro nazionale della circolazione stradale siano rilevanti a tal fine.

32 Tale interpretazione è anche confermata dagli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 561/2006, tra cui il miglioramento della sicurezza stradale nonché la promozione di migliori

pratiche di controllo e di applicazione da parte degli Stati membri delle norme previste all'articolo 1 dello stesso regolamento, in combinato disposto con il suo considerando 17. Infatti, la realizzazione di tali obiettivi sarebbe compromessa se veicoli con massa massima ammissibile superiore a 7,5 tonnellate potessero sottrarsi agli obblighi in materia di sicurezza stradale imposti da detto regolamento, a causa del loro utilizzo come spazio abitativo temporaneo per uso privato e come spazio di carico di merci a fini non commerciali.

33 Occorre aggiungere che gli eventuali inconvenienti legati agli obblighi derivanti dalla circostanza che un veicolo, la cui "massa massima ammissibile", ai sensi dell'articolo 4, lettera m), del regolamento n. 561/2006, superi le 7,5 tonnellate, rientri nell'ambito di applicazione di tale regolamento, anche quando il suo utilizzo riguarda il trasporto non commerciale su strada di merci, non risultano sproporzionati rispetto all'obiettivo consistente nel migliorare la sicurezza stradale. Infatti, tale obiettivo non può limitarsi al trasporto commerciale su strada di merci. Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 47 delle sue conclusioni, se tutti i trasporti non commerciali su strada di merci dovessero essere esclusi dall'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, che il legislatore dell'Unione europea ha inteso perseguire adottando tale regolamento, sarebbe pregiudicato.

34 Lo stesso vale per l'obiettivo volto a promuovere, conformemente all'articolo 1 del regolamento n. 561/2006, migliori pratiche di controllo e di applicazione da parte degli Stati membri delle norme stabilite da tale regolamento nonché dal regolamento n. 165/2014.

35 Alla luce dei motivi suesposti, si deve rispondere alle questioni sollevate dichiarando che l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, in combinato disposto con l'articolo 3, lettera h), di quest'ultimo, deve essere interpretato nel senso che la nozione di "trasporto su strada di merci", ai sensi di tale prima disposizione, comprende il trasporto su strada effettuato da un veicolo la cui massa massima ammissibile, ai sensi dell'articolo 4, lettera m), di detto regolamento, superi le 7,5 tonnellate, anche nel caso in cui esso sia adibito non solo a spazio abitativo temporaneo per uso privato ma anche a spazio di carico di merci a fini non commerciali, senza che la capacità di carico di tale veicolo e la categoria in cui esso figura nel registro nazionale della circolazione stradale siano rilevanti al riguardo.

Sulle spese

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

P.Q.M.

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

L'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), 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, come modificato dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del

Consiglio, del 4 febbraio 2014, in combinato disposto con l'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006, come modificato,

deve essere interpretato nel senso che:

la nozione di "trasporto su strada di merci", ai sensi di tale prima disposizione, comprende il trasporto su strada effettuato da un veicolo la cui massa massima ammissibile, ai sensi dell'articolo 4, lettera m), del regolamento n. 561/2006, come modificato, superi le 7,5 tonnellate, anche nel caso in cui esso sia adibito a spazio non solo abitativo temporaneo per uso privato ma anche a spazio di carico di merci a fini non commerciali, senza che la capacità di carico di tale veicolo e la categoria in cui esso figura nel registro nazionale della circolazione stradale siano rilevanti al riguardo.