



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)

13 marzo 2014*

«Trasporti su strada — Regolamento (CE) n. 561/2006 — Obbligo di utilizzare un tachigrafo — Deroga per veicoli impiegati nell'ambito di servizi di manutenzione della rete stradale — Veicolo che trasporta ghiaia dal luogo di carico fino al luogo dei lavori di manutenzione della rete stradale»

Nella causa C-222/12,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Tartu ringkonnakohus (Estonia) con decisione del 4 maggio 2012, pervenuta in cancelleria l'11 maggio 2012, nel procedimento

A. Karuse AS

contro

Politsei- ja Piirivalveamet,

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta da A. Borg Barthet, presidente di sezione, E. Levits e M. Berger (relatore), giudici,

avvocato generale: N. Wahl

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per il governo estone, da M. Linntam, in qualità di agente;
- per il governo ellenico, da I. Bakopoulos e O. Souropani, in qualità di agenti;
- per il governo svedese, da U. Persson, in qualità di agente;
- per la Commissione europea, da J. Hottiaux, in qualità di agente, assistita da C. Ginter, advokaat,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: l'estone.

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 13, paragrafo 1, 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 (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata proposta nell'ambito di una controversia tra la A. Karuse AS (in prosieguo: la «Karuse») e il Politsei- ja Piiirivalveamet in merito alla decisione di un agente pubblico di sottoporre a revisione tecnica straordinaria un veicolo appartenente a detta società sprovvisto di regolare tachigrafo.

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»), al suo articolo 3, paragrafi 1 e 2, così prevede:
 - «1. 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 (CE) n. 561/2006 (...)
 2. Gli Stati membri possono esonerare i veicoli di cui all'articolo 13, paragrafi 1 e 3 del regolamento (CE) n. 561/2006 dall'applicazione del presente regolamento».
- 4 Il considerando 17 del regolamento n. 561/2006 così recita:

«Il presente regolamento 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 dispone quanto segue:

«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 Gli articoli da 5 a 9 di detto regolamento espongono le norme applicabili al personale viaggiante di un veicolo adibito al trasporto, ai periodi di guida, alle interruzioni nonché ai periodi di riposo.

7 L'articolo 13, paragrafo 1, del medesimo regolamento è così formulato:

«Purché ciò non pregiudichi gli obiettivi indicati all'articolo 1, ogni Stato membro può concedere deroghe alle disposizioni degli articoli da 5 a 9 e subordinarle a condizioni individuali, per il suo territorio o, con l'accordo degli Stati interessati, per il territorio di altri Stati membri, applicabili ai trasporti effettuati impiegando:

(...)

h) veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;

(...))».

Il diritto estone

8 La legge sulla circolazione stradale, del 14 dicembre 2000 (RT I 2001, 3, 6), nella versione applicabile al procedimento principale (in prosieguo: la «LS»), all'articolo 20³ così prevede:

«Prescrizioni specifiche in materia di periodi di guida e di riposo del conducente

(1) I periodi di guida e di riposo del conducente di un veicolo o di una combinazione di veicoli con più di nove posti a sedere (compreso quello del conducente) destinati al trasporto di persone o con una massa totale autorizzata superiore a 3 500 chilogrammi destinati al trasporto di merci, i tipi di trasporto esonerati dall'obbligo di attenersi alle prescrizioni in materia di trasporto su strada, nonché gli obblighi del conducente e del suo datore di lavoro, sono disciplinati dal regolamento [n. 561/2006].

(1¹) I soggetti menzionati all'articolo 10, paragrafo 4, del [regolamento n. 561/2006] devono attenersi alle prescrizioni previste dalle disposizioni legislative riguardanti i periodi di guida e di riposo del conducente. Qualsiasi disposizione contrattuale in deroga alle prescrizioni del regolamento summenzionato è nulla.

(...)

(7) Devono attenersi alle prescrizioni indicate in tale paragrafo, oltre ai conducenti che operano sulla base di un contratto di lavoro, anche i conducenti incaricati mediante altri contratti.

(...)

(8) In via eccezionale, le prescrizioni di cui al regolamento citato al paragrafo 1 del presente articolo non si applicano ai conducenti nei trasporti su strada effettuati sul territorio nazionale quando:

(...)

8) i veicoli sono impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;

(...))».

9 L'articolo 20⁴ della LS prevede quanto segue:

«Utilizzo di un tachigrafo

(1) Il calcolo dei periodi di guida e di riposo del conducente di un autoveicolo avviene sulla base dei fogli di registrazione del tachigrafo meccanico previsto all'allegato I del [regolamento n. 3821/85] o sulla base dei dati registrati nella memoria del tachigrafo contenente una registrazione digitale dei dati (in prosieguo: il "tachigrafo digitale"), previsto all'allegato I B del medesimo regolamento.

(...)

(1¹) Se è prescritto l'utilizzo di un tachigrafo, il conducente deve registrare i dati sui periodi di guida e di riposo utilizzando il tachigrafo, conformemente all'articolo 15 del regolamento (...) n. 3821/85.

(2) Non è prescritto un tachigrafo per i veicoli:

1) fabbricati anteriormente al 1° gennaio 1985, se non vengono utilizzati per la prestazione di servizi a titolo oneroso nel settore dei trasporti di merci o persone;

2) utilizzati per i trasporti interessati dalle deroghe di cui all'articolo 3 del [regolamento n. 561/2006] e all'articolo 20³, paragrafo 8, della presente legge».

10 Ai sensi dell'articolo 71 della LS, rubricato «Veicolo adibito a un servizio speciale»:

«(1) Costituisce veicolo adibito a un servizio speciale:

(...)

2) un veicolo utilizzato per la realizzazione di opere stradali e per gli interventi necessari connessi (in prosieguo: "veicolo di manutenzione");

(...)

(4) Il conducente di un veicolo di manutenzione che abbia acceso su tale mezzo il lampeggiante giallo può non attenersi nell'adempimento dei suoi compiti alle prescrizioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della presente legge».

11 L'articolo 10 della legge sulla rete stradale (Teeseadus), del 17 febbraio 1999 (RT I 1999, 26, 377; in prosieguo: la «TeeS»), rubricato «Stato della rete stradale», è così formulato:

«(1) Si deve garantire una circolazione stradale sicura e le strade devono soddisfare le prescrizioni relative allo stato della rete stradale.

(2) Il Ministro dell'Economia e delle Comunicazioni fissa le prescrizioni relative agli impianti di sicurezza stradale, ai segnali stradali, ai semafori, ai parapetti, ai paracarri e alla segnaletica, nonché allo stato delle strade nazionali, locali e invernali.

(3) Il Ministro dell'Ambiente fissa le prescrizioni relative allo stato delle strade forestali.

(4) Il proprietario di una strada di pubblico utilizzo o la persona responsabile della realizzazione di opere stradali è tenuto a conservare la strada in uno stato conforme alle prescrizioni previste dalla presente legge o dagli atti giuridici adottati ai suoi sensi».

- 12 L'articolo 14 della TeeS, relativo alle opere stradali, così dispone:
- «(1) Sono considerate opere stradali l'esecuzione di lavori della rete stradale, la pianificazione, la gestione dell'utilizzo delle strade, la manutenzione delle corsie di emergenza, la messa a punto di progetti stradali e ogni altra attività legata alla gestione della rete stradale.
 - (2) Costituiscono lavori della rete stradale la costruzione, la riparazione e la manutenzione della rete stradale ai sensi dell'articolo 17 della presente legge. La classificazione dei lavori di costruzione e di riparazione e la loro descrizione tecnica sono disciplinate dalle norme applicabili ai progetti stradali di cui all'articolo 19, paragrafo 2, della presente legge».
- 13 L'articolo 17, paragrafo 3, della TeeS, avente ad oggetto la pianificazione, la costruzione, la riparazione e la manutenzione della rete stradale, prevede quanto segue:
- «(3¹)Lo scopo dei lavori di manutenzione della rete stradale è quello di garantire che lo stato della rete stradale sia conforme alle prescrizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 2, della presente legge».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 14 Il 19 agosto 2009, in occasione di un controllo sulla pubblica via, un agente della Lõuna Politseiprefektuur ha fermato un camion appartenente alla Karuse che trasportava un carico di ghiaia verso un cantiere di lavori stradali. Il veicolo è stato fermato a circa 42 chilometri dal luogo in cui si trova la sede della suddetta società e a circa 10 chilometri dal luogo di tali lavori.
- 15 Detto agente, da un lato, ha irrogato al conducente di tale camion un'ammenda di 900 corone estoni (EEK), nello specifico, per aver condotto un veicolo sprovvisto di tachigrafo atto a controllare il rispetto dei periodi di guida e di riposo dei conducenti conformi alle prescrizioni della LS. Dall'altro lato, e per la stessa ragione, ha disposto che il suddetto veicolo fosse sottoposto a una revisione tecnica straordinaria.
- 16 Dalla carta di circolazione del suddetto camion risulta che si tratta di un autocarro con cassone ribaltabile a tre assi con massa a pieno carico di 25,5 tonnellate. Nel campo di detta carta riservato alle annotazioni è riportata la menzione «veicolo di manutenzione».
- 17 La Karuse ha proposto ricorso dinanzi al Tartu halduskohus (Tribunale amministrativo di Tartu) volto ad ottenere l'annullamento della decisione dell'agente nella parte in cui dispone la revisione tecnica straordinaria. In particolare, a tal riguardo, essa ha addotto che il veicolo di cui trattasi era un veicolo di manutenzione, come attesta la carta di circolazione dello stesso, e che, al momento del controllo, esso si recava su un cantiere con un carico di ghiaia destinato a lavori di manutenzione stradale. Di conseguenza, tale veicolo rientrerebbe nell'ambito della deroga all'obbligo di utilizzare un tachigrafo prevista dall'articolo 20³, paragrafo 8, punto 8, della LS.
- 18 Detto ricorso è stato respinto, con decisione del 9 dicembre 2009, sulla base del rilievo che la mera menzione «veicolo di manutenzione» nella carta di immatricolazione non è sufficiente a conferire automaticamente tale status al veicolo in parola e non esonera pertanto, ipso iure, dall'obbligo di utilizzare un tachigrafo. Il Tartu halduskohus ha altresì considerato che i lavori in questione non potevano essere considerati lavori di manutenzione della rete stradale, ai sensi dell'articolo 14 della TeeS, nell'ambito dei quali i veicoli impiegati sono esonerati dall'utilizzo di un tachigrafo.
- 19 Il 5 gennaio 2010 la Karuse ha presentato ricorso in appello avverso tale decisione dinanzi alla Tartu ringkonnakohus (Corte d'appello di Tartu).

- 20 Essa afferma che la manutenzione della rete stradale presuppone l'utilizzo di determinati materiali e dell'attrezzatura necessaria, che sono condotti sul cantiere con mezzi di trasporto utilizzati pure per la realizzazione dei lavori di manutenzione. Nel caso di specie, il veicolo in questione sarebbe stato utilizzato per spargere la ghiaia sulla strada interessata dai lavori di manutenzione, compito questo affidato allo stesso conducente del veicolo. Di conseguenza, essa ritiene che il trasporto di materiale destinato a lavori stradali debba essere considerato parte della manutenzione della rete stradale.
- 21 La Lõuna Politseiprefektuur chiede, per converso, che venga confermata la decisione del Tartu halduskohus.
- 22 Nella decisione di rinvio, la Tartu ringkonnakohus ricorda in particolare che la Repubblica d'Estonia ha recepito quasi alla lettera la deroga di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006, sicché nell'interpretare l'espressione «veicoli impiegati nell'ambito di servizi (...) di manutenzione (...) della rete stradale», contenuta nell'articolo 20³, paragrafo 8, punto 8, della LS, si deve tener conto delle norme sull'applicazione del diritto dell'Unione.
- 23 A tal proposito, il giudice del rinvio precisa che, oltre alle sentenze del 25 giugno 1992, *British Gas* (C-116/91, Racc. pag. I-4071), relativa all'interpretazione dell'espressione «veicoli adibiti al servizio del gas», nonché del 21 marzo 1996, *Mrozek e Jäger* (C-335/94, Racc. pag. I-1573), riguardante l'interpretazione dell'espressione «veicoli adibiti al servizio della nettezza urbana», non esiste una giurisprudenza della Corte che consenta di interpretare in modo non equivocabile, nelle circostanze di specie, l'espressione «veicoli impiegati nell'ambito di servizi (...) di manutenzione (...) della rete stradale» di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006.
- 24 In tale contesto la Tartu ringkonnakohus ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'espressione “nell'ambito di servizi (...) di manutenzione (...) della rete stradale” utilizzata nella definizione della deroga ammessa dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del [regolamento n. 561/2006] debba essere interpretata nel senso che essa denota anche un autocarro con cassone ribaltabile con massa totale di 25,5 tonnellate che trasporti ghiaia, su una strada pubblica, dalla cava [in cui è estratta] fino al luogo dove vengono eseguiti interventi di riparazione e di manutenzione stradale».

Sulla questione pregiudiziale

- 25 Con la sua questione il giudice del rinvio domanda, in sostanza, se l'espressione «veicoli impiegati nell'ambito di servizi (...) di manutenzione (...) della rete stradale», di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006, i quali veicoli possono essere esonerati dall'utilizzo di un tachigrafo, debba essere interpretata nel senso che essa denota anche un veicolo che trasporta ghiaia dal luogo del carico fino a quello dei lavori di manutenzione della rete stradale.
- 26 In limine, occorre ricordare che le disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006 riproducono, in sostanza, quelle dell'articolo 4, punto 6, del 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).
- 27 Orbene, poiché il regolamento n. 561/2006 non ha introdotto modifiche sostanziali quanto alle condizioni cui erano subordinate le deroghe previste all'articolo 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 e identici sono gli obiettivi perseguiti dai suddetti regolamenti, occorre ispirarsi all'interpretazione fornita dalla Corte nelle citate sentenze *British Gas* nonché *Mrozek e Jäger* riguardo alle deroghe previste in quest'ultima disposizione.

- 28 La Corte ha dichiarato nelle suddette sentenze che la disposizione del regolamento n. 3820/85 in parola, siccome elenca categorie di veicoli che sono escluse dall'ambito di applicazione di tale regolamento e costituisce dunque una deroga al regime generale, non può essere interpretata nel senso di estendere i suoi effetti oltre quanto è necessario per assicurare la protezione degli interessi che mira a garantire. Inoltre, la portata delle deroghe previste dev'essere determinata tenendo conto delle finalità della normativa di cui trattasi (v. sentenze *British Gas*, cit., punto 12; *Mrozek e Jäger*, cit., punto 9; del 21 marzo 1996, *Goupil*, C-39/95, Racc. pag. I-1601, punto 8). La Corte si è pronunciata in termini identici riguardo alle deroghe previste dagli articoli 13, paragrafo 1, lettera d), nonché 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006 (sentenze del 17 marzo 2005, *Raemdonck e Raemdonck-Janssens*, C-128/04, Racc. pag. I-2445, punto 19; del 28 luglio 2011, *Seeger*, C-554/09, Racc. pag. I-7131, punto 33, nonché del 3 ottobre 2013, *Lundberg*, C-317/12, punto 20).
- 29 A tal proposito, occorre ricordare che, come risulta segnatamente dal suo considerando 17 e dal suo articolo 1, l'obiettivo del regolamento n. 561/2006 è quello di armonizzare le condizioni di concorrenza relative al settore stradale e di migliorare le condizioni di lavoro nonché la sicurezza stradale, obiettivi 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 (v. sentenza *Lundberg*, cit., punto 31 e giurisprudenza *ivi citata*).
- 30 In relazione agli interessi dei quali l'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006 vuole garantire la tutela, si deve osservare che le deroghe previste da detta disposizione sono fondate sulla natura dei servizi ai quali sono adibiti i veicoli. Risulta dall'elenco figurante in tale disposizione che i servizi *ivi considerati* sono tutti servizi generali di interesse pubblico (v., in tal senso, a proposito dell'articolo 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85, citate sentenze *British Gas*, punto 13; *Mrozek e Jäger*, punto 10, nonché *Goupil*, punto 9).
- 31 La Corte, chiamata, più in particolare, a fornire un'interpretazione dell'espressione «veicoli adibiti al servizio del gas» contenuta all'articolo 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85, ha dichiarato che la deroga prevista da tale disposizione si applica solo ai veicoli utilizzati per trasporti interamente ed esclusivamente legati alla produzione, trasmissione o distribuzione del gas, o alla manutenzione degli impianti a tal fine necessari, con esclusione quindi dei veicoli totalmente o parzialmente utilizzati per il trasporto di apparecchi domestici a gas (sentenza *British Gas*, cit., punto 21).
- 32 Ogni altra interpretazione di tale espressione pregiudicherebbe, in particolare, l'obiettivo di eliminare le disparità atte a provocare distorsioni della concorrenza nel settore del trasporto su strada. Infatti, un'impresa che eserciti le proprie attività nel settore della produzione, del trasporto e della distribuzione del gas, ma che fornisca altresì apparecchi domestici a gas, se venisse contestualmente dispensata dall'obbligo di utilizzare un tachigrafo sui veicoli impiegati per il trasporto di tali apparecchi, fruirebbe per ciò stesso di un vantaggio concorrenziale sulle imprese che soltanto forniscono siffatti apparecchi, dal momento che essa realizzerebbe un'economia sui costi di installazione e manutenzione del suddetto strumento su tali veicoli, costi che le altre imprese che forniscono apparecchi domestici a gas debbono sopportare (v. sentenza *British Gas*, cit., punto 19).
- 33 Per quanto riguarda l'espressione «nettezza urbana», di cui all'articolo 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85, la Corte ha dichiarato che questa denota soltanto la raccolta di rifiuti dal luogo nel quale sono stati sversati. Essa ha constatato che i veicoli adibiti a detta attività effettuano tragitti limitati e di breve durata, cosicché il trasporto riveste carattere accessorio rispetto alla raccolta. Conseguentemente, il trasporto di rifiuti che non soddisfi tali criteri non può beneficiare della deroga all'obbligo di utilizzare un tachigrafo (v. sentenza *Mrozek e Jäger*, cit., punto 12).
- 34 È alla luce di tale giurisprudenza che occorre rispondere alla questione sollevata dal giudice del rinvio.

- 35 In primo luogo, quanto all'esclusività del trasporto di cui trattasi nel procedimento principale, dal fascicolo si evince che, nel procedimento principale, la ghiaia era destinata unicamente ai lavori di manutenzione stradale. Ne consegue che tale trasporto era interamente ed esclusivamente legato alla manutenzione della rete stradale, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006 (v., in tal senso, sentenza *British Gas*, cit., punto 21).
- 36 In secondo luogo, riguardo alla questione se il trasporto di cui trattasi avesse soltanto un carattere accessorio rispetto ai lavori di manutenzione della rete stradale, occorre considerare che, perché sia così, il veicolo di cui trattasi deve essere direttamente utilizzato per spargere la ghiaia sulle parti danneggiate del manto stradale (v., per analogia, sentenza *Mrozek e Jäger*, cit., punto 12). Per contro, non si può ritenere che il mero trasporto di ghiaia destinato a lavori di manutenzione stradale possa rientrare nell'ambito della deroga di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006.
- 37 Tale interpretazione è conforme all'obiettivo menzionato all'articolo 1 del regolamento n. 561/2006, ovvero l'eliminazione delle disparità atte a provocare distorsioni della concorrenza nel settore del trasporto su strada. La Corte ha infatti dichiarato che possono beneficiare della deroga di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006 sia le autorità pubbliche sia le imprese private che effettuano, sotto il controllo delle prime, un servizio generale di interesse pubblico (sentenza *Mrozek e Jäger*, cit., punto 15). Pertanto, il trasporto del materiale necessario ai lavori di manutenzione può essere effettuato da un prestatore privato, come avviene nel procedimento principale, e costituire dunque un'attività commerciale soggetta, in quanto tale, alla concorrenza.
- 38 Ciò considerato, esonerare il veicolo di un tale prestatore, che si limiterebbe ad effettuare il trasporto della ghiaia fino al cantiere, dall'obbligo di utilizzare un tachigrafo, conferirebbe allo stesso un vantaggio concorrenziale sui prestatori del medesimo settore, in quanto costui realizzerebbe un'economia sui costi di installazione e manutenzione del suddetto apparecchio di controllo su tale veicolo (v., in tal senso, sentenza *British Gas*, cit., punto 19).
- 39 Inoltre, sebbene il regolamento n. 561/2006 non preveda che i veicoli impiegati nell'ambito di servizi di manutenzione e controllo della rete stradale debbano essere utilizzati soltanto in prossimità del luogo interessato dai lavori di manutenzione stradale per poter beneficiare della deroga di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del suddetto regolamento, si tratta tuttavia di un elemento da prendere in considerazione ai fini della valutazione del carattere accessorio del trasporto rispetto ai suddetti lavori (v., per analogia, sentenza *Mrozek e Jäger*, cit., punto 12).
- 40 Infatti, i veicoli i cui spostamenti sono limitati nel tempo e nello spazio possono essere dispensati dall'obbligo di essere muniti di un tachigrafo senza che ciò pregiudichi gli obiettivi del regolamento n. 561/2006 di miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale.
- 41 Al contrario, un'estensione della deroga prevista dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), di detto regolamento a veicoli che effettuino tragitti relativamente lunghi produrrebbe la conseguenza che i conducenti di tali veicoli potrebbero essere indotti a guidare per ore senza osservare periodi di riposo, il che sarebbe idoneo a pregiudicare i suddetti obiettivi (v., in tal senso, sentenza *Seeger*, cit., punto 36).
- 42 In tale contesto, occorre tuttavia ricordare che, come risulta dalla giurisprudenza citata al punto 28 della presente sentenza, la portata della deroga prevista dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006 deve essere determinata in funzione degli obiettivi perseguiti dal suddetto regolamento, compreso quello della sicurezza stradale.
- 43 Al riguardo, si deve tener conto del fatto che i servizi di manutenzione stradale comprendono una grande varietà di lavori diversi come, nello specifico, la riparazione dei danni alla rete stradale, la lotta antigelo o lo sgombero della neve. Detti lavori sono caratterizzati, in particolare, da una difficoltà di pianificazione, che varia in funzione degli eventi all'origine dei danni causati alla rete stradale, e dalla

necessità di essere realizzati rapidamente. Inoltre, la loro frequenza dipende in ampia misura dalle condizioni meteorologiche e dalle distanze che i veicoli utilizzati devono percorrere tra i diversi luoghi di intervento, condizioni che possono variare nelle diverse regioni dell'Unione. È quanto avviene per le distanze più lunghe tra gli agglomerati degli Stati membri a bassa densità di popolazione, come, in particolare, quelli a nord dell'Unione europea, in opposizione a talune regioni negli Stati membri dell'Europa centrale.

- 44 Nel caso si specie, risulta dalla decisione di rinvio che il veicolo in questione è stato fermato a circa 42 chilometri dal luogo in cui si trova la sede della Karuse e a circa 10 chilometri dal luogo dei lavori. Non è stata invece indicata la distanza tra il luogo di tali lavori e quello in cui la ghiaia è stata caricata su detto veicolo.
- 45 Di conseguenza, spetta al giudice del rinvio valutare, alla luce di tutti gli elementi della controversia di cui è investito e delle suesposte considerazioni circa le peculiarità geografiche e climatiche prevalenti nella regione di riferimento, se lo spostamento del veicolo di cui trattasi nel procedimento principale rispetti il requisito della distanza limitata e della breve durata affinché il trasporto in questione non pregiudichi gli obiettivi perseguiti dal regolamento n. 561/2006.
- 46 Infine, si deve constatare che l'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006 non stabilisce limiti di massa totale o caratteristiche tecniche perché i veicoli impiegati per i servizi ivi elencati possano beneficiare della deroga prevista da tale disposizione. Pertanto, ai fini della risposta alla questione sollevata non occorre tener conto della massa totale di 25,5 tonnellate del veicolo utilizzato nel caso di specie, né del fatto che si tratti di un autocarro con cassone ribaltabile.
- 47 Inoltre, occorre precisare che, nei limiti così definiti, sono compresi nell'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006 anche la circolazione a vuoto dei veicoli impiegati nell'ambito di servizi di manutenzione della rete stradale nonché il loro spostamento per la preparazione degli stessi trasporti (v., in tal senso, sentenza Mrozek e Jäger, cit., punto 14).
- 48 Alla luce di tutte le considerazioni sin qui svolte, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'espressione «veicoli impiegati nell'ambito di servizi (...) di manutenzione (...) della rete stradale», contenuta nell'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), del regolamento n. 561/2006, i quali veicoli possono essere esonerati dall'utilizzo di un tachigrafo, deve essere interpretata nel senso che vi rientrano anche i veicoli che trasportano materiale fino al luogo dei lavori di manutenzione della rete stradale, purché il trasporto sia interamente ed esclusivamente legato alla realizzazione dei detti lavori e costituisca un'attività accessoria rispetto a questi ultimi. Spetta al giudice nazionale valutare se tale ipotesi ricorra nel caso di specie, tenendo conto dell'insieme degli elementi rilevanti del procedimento principale.

Sulle spese

- 49 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:

L'espressione «veicoli impiegati nell'ambito di servizi (...) di manutenzione (...) della rete stradale», contenuta nell'articolo 13, paragrafo 1, 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 (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 del Consiglio e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, i quali veicoli possono essere esonerati dall'utilizzo

di un tachigrafo, deve essere interpretata nel senso che vi rientrano anche i veicoli che trasportano materiale fino al luogo dei lavori di manutenzione della rete stradale, purché il trasporto sia interamente ed esclusivamente legato alla realizzazione dei detti lavori e costituisca un'attività accessoria rispetto a questi ultimi. Spetta al giudice nazionale valutare se tale ipotesi ricorra nel caso di specie, tenendo conto dell'insieme degli elementi rilevanti del procedimento principale.

Firme