

Causa C- 13/21

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

4 gennaio 2021

Giudice del rinvio:

Judecătoria Miercurea Ciuc (Romania)

Data della decisione di rinvio:

10 novembre 2020

Ricorrente:

Pricoforest SRL

Resistente:

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR)

[OMISSIS]

JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC

[OMISSIS]

DOMANDA DI PRONUNCIA PREGIUDIZIALE

Judecătoria Miercurea-Ciuc (Tribunale di primo grado di Miercurea-Ciuc, Romania) d'ufficio, [OMISSIS] in base all'articolo 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), chiede

ALLA CORTE DI GIUSTIZIA DELL'UNIONE EUROPEA

Di rispondere alle seguenti questioni pregiudiziali che riguardano l'interpretazione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 561/2006, poiché una decisione in tal senso è utile per la soluzione della causa nazionale [OMISSIS].

1. Se la nozione di “raggio di 100 km” enunciata all'articolo 13, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretata nel senso che una linea retta tracciata sulla carta fra la sede dell'impresa e la destinazione deve

essere inferiore a 100 km oppure nel senso che la distanza effettivamente percorsa dal veicolo deve essere inferiore a 100 km.

2. Se le disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 561/2006 debbano essere interpretate nel senso che l'effettuare trasporti tra quelli previsti nella suddetta disposizione, fra cui alcuni entro un raggio di 100 km dalla sede dell'impresa, e altri che oltrepassano tale raggio, in un periodo di tempo di un mese, nel contesto dell'esenzione della situazione di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 561/2006 dall'applicazione del regolamento in discussione attraverso una disposizione nazionale, presuppone l'esenzione di tutti i trasporti di cui trattasi dall'applicazione del regolamento, solamente di quelli effettuati [senza] [OMISSIS] oltrepassare il raggio di 100 km oppure di nessuno di essi.

Oggetto della controversia. Fatti pertinenti

- 1 Con **atto di citazione** iscritto a ruolo presso la Judecătoria Miercurea-Ciuc in data 25 settembre 2020, la Pricoforest SRL ha formulato, nei confronti dell'Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (Ispettorato di Stato per il controllo nel trasporto su strada), ricorso (plângere contravențională) contro il verbale [OMISSIS], chiedendo l'annullamento di quest'ultimo oppure, in subordine, la sostituzione della sanzione pecuniaria applicata con un ammonimento.
- 2 Nella motivazione si espone che, in data 2 settembre 2020, alle h.9.43, sulla strada distrettuale 125, al km 16, la combinazione di veicoli utilizzati dalla ricorrente per il trasporto di legname e materiale legnoso, formata dall'autoveicolo con numero di immatricolazione NT 89 YZO e dal semirimorchio con numero di immatricolazione NT 69 YZO, con alla guida (...), è stata fermata da una squadra di controllo dell'Ispettorato di Stato per il controllo nel trasporto su strada che ha chiesto [al conducente] la carta tachigrafica. In seguito è stato trasmesso alla sede della ricorrente il verbale contestato, con cui alla stessa è stata applicata una sanzione pecuniaria per il superamento di 5 ore e 56 minuti del periodo massimo di guida giornaliero nel periodo 17-18.08.2020 e per la riduzione di oltre 2 ore del periodo di riposo giornaliero in data 25.08.2020.

[OR 2]

- 3 La ricorrente ha fatto presente che l'O. G. (Ordonanța Guvernului) n. 37/2007 (privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora) (decreto governativo n.37/2007, riguardante la fissazione del quadro di applicazione delle regole relative ai periodi di guida, alle pause e ai periodi di riposo dei conducenti, nonché all'utilizzo dei sistemi di registrazione dell'attività dei medesimi) si applica unicamente ai conducenti i quali effettuano operazioni di trasporto su strada che sono oggetto del regolamento n. 561/2006, e quest'ultimo stabilisce che sono esentati

dall'applicazione delle sue previsioni le operazioni di trasporto effettuate con veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese forestali, per trasporto di merci nell'ambito della loro specifica attività professionale entro un raggio di 100 km dal luogo ove ha sede l'impresa, disposizione che è presente anche nel diritto nazionale.

- 4 In subordine, la ricorrente ha chiesto la sostituzione della sanzione pecuniaria con un ammonimento.
- 5 In diritto, essa ha invocato gli atti normativi indicati in precedenza.
- 6 A fini probatori, essa ha depositato il verbale contestato e altri documenti ed ha chiesto che fosse sentito un testimone.
- 7 Il resistente Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier ha presentato **controricorso** con cui ha chiesto che fosse respinto il reclamo e fosse confermato il verbale contestato come legittimo e fondato.
- 8 Nella motivazione ha affermato, in sostanza, che la ricorrente aveva commesso l'infrazione consistente nell'oltrepassare di 5 ore o più la durata massima giornaliera del periodo di guida pari 10 ore, nonché l'infrazione consistente nel ridurre di 2 o più ore il periodo minimo di riposo giornaliero ridotto. Inoltre, ha anche esposto che l'agente autore della constatazione aveva descritto il fatto che costituisce infrazione indicando tutte le circostanze che possono servire per valutare la gravità del fatto; il resistente ha anche osservato che il verbale redatto gode di una presunzione di legittimità e di veridicità, e altresì che il mancato rispetto dei periodi di guida e di riposo è un fatto che costituisce un grande pericolo sociale, poiché mette in pericolo la sicurezza della circolazione e degli altri soggetti presenti nel traffico, in quanto la stanchezza e la mancanza di riposo sono le principali cause degli incidenti stradali.
- 9 In diritto, esso ha indicato il regolamento (CE) n. 561/2006, la decisione 2009/959/UE, la H. G. (Hotărârea Guvernului, decisione del governo) n. 1088/2011, la O. G. n. 26/2011, la O. G. n. 37/2007, l'OMTI (Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii, decreto del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture) n. 980/2011, la O. G. n. 27/2011, il regolamento (CE) n. 1071/2009, il regolamento (CE) n. 1072/2009, il regolamento (CE) n. 1073/2009.
- 10 A fini probatori, esso ha depositato documentazione scritta e riproduzioni fotografiche.
- 11 Il 6 novembre 2020, il resistente ha depositato **osservazioni scritte** con le quali ha precisato che l'eccezione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CE) n. 561/2006 si riferisce ai trasporti effettuati rigorosamente entro un raggio di 100 km dal luogo ove ha sede l'impresa, la quale si trova nella località Pitiligeni del distretto Neamț, e il veicolo era stato fermato per la verifica nella città di Bălan, distretto Harghita, che si trova a 130 km dalla sede dell'impresa.

- 12 La ricorrente ha depositato **replica**, nella quale ha sostenuto che non contesta le registrazioni della carta tachigrafica utilizzata dal conducente (...), bensì il modo in cui l'agente che ha effettuato la constatazione le ha interpretate, perché ha utilizzato il rapporto generato attraverso il programma TachoScan Control senza tenere conto degli altri documenti che, se fossero stati richiesti, avrebbero condotto alla conclusione che i periodi registrati dalla carta tachigrafica riguardano alcuni tipi di trasporto che sono esentati dall'applicazione delle previsioni dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 561/2006. Inoltre, ha precisato che l'agente che ha effettuato la constatazione ha equiparato il raggio di 100 km con la distanza su strada fra le due località summenzionate.
- 13 Per quanto riguarda la situazione di fatto, il giudice del rinvio osserva che dal verbale [OMISSIS] risulta che in data 2 settembre 2020, alle h.9.43, sulla strada distrettuale 125, al km 16, in località Bălan, distretto Harghita, è stata fermata e controllata su strada una combinazione di veicoli formata dall'autoveicolo con numero di immatricolazione NT 89 YZO e dal semirimorchio con numero di immatricolazione NT 69 YZO, utilizzata dalla ricorrente sulla base di copia conforme [OMISSIS] dell'autorizzazione al trasporto, guidata dal conducente (...) che effettuava un trasporto su strada a titolo oneroso di merci (legname e materiale legnoso) nel traffico nazionale. Al momento del controllo, a seguito delle verifiche effettuate e dell'analisi dei dati scaricati dalla carta tachigrafica che appartiene [OR 3] al guidatore, con l'aiuto del programma TachoScan Control, è stato constatato il superamento di 5 ore o più della durata massima giornaliera della guida pari a 10 ore, quando è permesso il superamento della stessa, quindi: nell'intervallo dalle h 05.15 del giorno 17.08.2020 alle h.19.23 del giorno 18.08.2020, il conducente ha effettuato un periodo di guida di 15 ore e 56 minuti, rispetto ad un periodo massimo di guida giornaliero pari a 10 ore, più precisamente il superamento è di 5 ore e 56 minuti. Questa circostanza è dovuta al fatto che, nel relativo intervallo orario, il conducente doveva effettuare secondo la legge un periodo di riposo giornaliero pari come minimo a 9 ore, ma il periodo più lungo è stato solamente di 6 ore e 48 minuti. Per tale fatto, la ricorrente ha ricevuto una sanzione pecuniaria pari a 9 000 lei (o 4 500 lei se l'autore dell'infrazione versa l'importo entro 15 giorni). Inoltre, è stato constatato che il periodo di riposo giornaliero ridotto è stato diminuito di 2 ore o più, quando è possibile la diminuzione del medesimo fino a 9 ore, quindi: in data 25.08.2020, nell'intervallo orario dalle h.00.54 alle h.04.24, il conducente (...) ha effettuato un periodo di riposo giornaliero pari solamente a 3 ore e 30 minuti rispetto ad un periodo giornaliero di minimo 9 ore che doveva effettuare secondo la legge, cosicché ha diminuito quest'ultimo periodo di 5 ore e 30 minuti. Per tale fatto, la ricorrente ha ricevuto una sanzione pecuniaria pari a 4 000 lei (o 2 000 lei se l'autore dell'infrazione versa l'importo entro 15 giorni).
- 14 La sede della società ricorrente è nel Comune di Pîpiș, distretto Neamț.
- 15 La ricorrente ha depositato nel fascicolo 3 bolle di consegna (trasporto di legno), una [consegna] con data 17.08.2020, effettuata nel raggio della località di Târgu Neamț (distanza su strada di circa 30 km dalla sede), una con data 25.05.2020, dal

Comune di Pîpirig, nel distretto Neamț, alla città di Rădăuți, nel distretto Suceava (distanza su strada di circa 120 km), e una con data 2.09.2020, dal Comune di Sândominic, nel distretto Harghita, al Comune di Bogdănești, nel distretto Suceava (distanza su strada di circa 180 km).

Disposizioni nazionali applicabili. Giurisprudenza nazionale pertinente

O. G. nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora (decreto del governo n. 37/2007, riguardante la fissazione del quadro di applicazione delle regole relative ai periodi di guida, alle pause e ai periodi di riposo dei conducenti nonché all'utilizzo dei sistemi di registrazione dell'attività dei medesimi):

«Articolo 1

(1) Il presente decreto fissa il quadro di applicazione delle regole relative ai periodi di guida, alle pause e ai periodi di riposo dei conducenti che effettuano operazioni di trasporto su strada oggetto 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, denominato in prosieguo il regolamento (CE) n. 561/2006, oppure operazioni di trasporto su strada oggetto dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), denominato in prosieguo l'Accordo AETR.

(2) Il presente decreto fissa il quadro di applicazione delle regole relative all'utilizzo dei sistemi di registrazione dei periodi di guida, delle pause e dei periodi di riposo dei conducenti, denominati in prosieguo tachigrafi o tachigrafi digitali, come definiti nell'allegato n. I e nell'allegato n. IB al regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, con successive modifiche e integrazioni.

(3) Il presente decreto fissa il quadro di applicazione delle previsioni del regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 [OR 4] del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, denominato in prosieguo il regolamento (UE) n. 165/2014

(...)

Articolo 2

Le operazioni di trasporto alle quali si fa riferimento all'articolo 13, paragrafo 1, lettere a)-d), f)-h) e i)-p) del regolamento (CE) n. 561/2006 sono esentate, nel territorio della Romania, dall'applicazione delle previsioni del menzionato regolamento".

Motivi che hanno indotto il giudice a presentare la domanda di pronuncia pregiudiziale

- 16 Per quanto riguarda la prima questione presentata, il giudice del rinvio ha deciso di rivolgersi alla Corte di giustizia poiché la nozione di raggio può significare la distanza fino alla quale si svolge un'azione intorno al centro da cui parte. Nel caso di un'interpretazione del genere, un trasporto può non superare un raggio di 100 km dalla sede dell'impresa, ma il veicolo può percorrere comunque oltre 100 km se il tratto di percorso non è in linea retta. Tuttavia, un'interpretazione nello spirito del regolamento n. 561/2006 indicherebbe che la nozione di raggio deve fare riferimento di fatto alla distanza percorsa effettivamente dal veicolo (distanza su strada), perché il regolamento persegue il miglioramento delle condizioni sociali per i lavoratori ai quali si applica, nonché il miglioramento della sicurezza stradale in generale. Tali scopi non possono essere raggiunti se la nozione di raggio ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1), lettera b) facesse riferimento ai trasporti effettuati entro un circolo con raggio pari a 100 km con al centro la sede dell'impresa, perché, in concreto, potrebbero essere effettuati trasporti per una distanza su strada molto più grande, senza uscire da tale circolo, in funzione del segmento di tragitto per il quale si circola.
- 17 La confusione della disciplina è accentuata dagli altri riferimenti alla distanza del regolamento:
- il considerando (24) del preambolo fa riferimento [all'espressione] **entro un raggio di 50 km**; in questo caso è certa l'intenzione del legislatore europeo dato che si tratta di una distanza su strada;
 - l'articolo 3, lettera a) tratta di veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, **il cui percorso non supera i 50 chilometri**;
 - l'articolo 3, lettera f) fa riferimento a carri attrezzi specializzati che operano **entro un raggio di 100 km dalla propria base operativa**;
 - l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a) [così indica]: [OMISSIS] il trasporto sia effettuato in un unico Stato membro ed entro un raggio di 50 km dalla base operativa del veicolo, ivi compresi i comuni il cui centro si trova entro tale raggio;
 - l'articolo 16, paragrafo 1, lettera b) fa riferimento ai servizi regolari passeggeri, in ambito internazionale, i cui capolinea si trovano a non più di 50 km in linea

d'aria dalla frontiera fra due Stati membri e che effettuano complessivamente un percorso non superiore a 100 km.

- 18 Così, il legislatore opera riferimenti chiari nella formulazione del considerando (24) del preambolo e nella formulazione dell'articolo 3, lettera a) [OMISSIS] al percorso (cioè la distanza su strada, effettivamente percorsa dal veicolo), nonché nell'articolo 16, paragrafo 1, lettera b) [OMISSIS] al fatto che i due capolinea di cui si tratta devono trovarsi in linea d'aria al massimo a 50 km, così come al fatto che il percorso non deve essere superiore a 100 km. Per contro, nelle altre situazioni il legislatore per la della nozione di raggio, che, interpretata in modo strettamente letterale, significherebbe che, a prescindere dalla distanza percorsa da un conducente e del tempo per effettuare un trasporto, non sarebbero applicabili le previsioni del regolamento, ciò che, nell'ottica del giudice del rinvio, non corrisponde alla finalità delle discipline.
- 19 La controversia fra le parti dipende dalla risoluzione di suddetta problematica di diritto, poiché è possibile che i trasporti che la ricorrente sostiene di aver effettuato sulla base dei documenti depositati non [OR 5] superino il circolo con un raggio di 100 km con al centro la sede della ricorrente stessa, tuttavia la distanza effettivamente percorsa dal veicolo può superare in alcuni trasporti i 100 km.
- 20 Per quanto riguarda la seconda questione, essa è giustificata dal fatto che il regolamento n. 561/2006 contiene previsioni che fanno riferimento non soltanto al riposo giornaliero, bensì anche al riposo settimanale. Nel contesto dell'esenzione della situazione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 561/2006 dell'applicazione del regolamento in parola attraverso una disposizione nazionale e del fatto di effettuare trasporti fra quelli previsti in tale norma, fra i quali alcuni entro il raggio di 100 km dalla sede dell'impresa, e alcuni superando questo raggio, sorge il problema se si possa applicare il regolamento soltanto relativamente a detti ultimi trasporti. In concreto, non è inconcepibile la possibilità dell'applicazione frazionata del regolamento solamente per i giorni in cui sono effettuati siffatti tipi di trasporti con riguardo al tempo di riposo giornaliero, tuttavia un tale tipo di applicazione frazionata renderebbe impossibile verificare i periodi di riposo settimanale. Quindi, l'eccezione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera b) del regolamento n. 561/2006 dovrebbe piuttosto essere interpretata o nel senso che l'impresa che svolge abitualmente attività di trasporto senza superare il raggio di 100 km è esentata dall'applicazione del regolamento anche per i trasporti effettuati superando detto raggio, oppure nel senso che effettuare almeno alcuni trasporti superando il raggio in parola determina in modo automatico l'applicazione del regolamento per tutti i trasporti effettuati dall'impresa di cui trattasi.
- 21 Nella fattispecie in esame, sebbene le infrazioni considerate riguardino il mancato rispetto del periodo di guida giornaliero e dei periodi giornalieri di riposo, la risposta alla questione formulata incide sull'esito della causa [nazionale], dato che un'esclusione totale di tutti i trasporti effettuati nella fattispecie dall'applicazione

del regolamento, anche se alcuni sono effettuati al di là del raggio di 100 km, comporterebbe il riconoscimento della non colpevolezza della ricorrente.

DOCUMENTO DI LAVORO