Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL NICHOLAS EMILIOU
prezentate la 24 noiembrie 2022 [1]

Cauza C-666/21

AI,
Åklagarmyndigheten

[cerere de decizie preliminară formulată de Hovrätten för Nedre Norrland (Curtea de Apel cu sediul în Sundsvall, Suedia)]

„Trimitere preliminară – Transporturi – Armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere – Regulamentul (CE) nr. 561/2006 – Domeniu de aplicare – Articolul 2 alineatul (1) litera (a) – Noțiunea de «transport rutier de mărfuri cu vehicule» – Vehicul cu utilizare mixtă – Vehicul care conține atât un spațiu temporar de locuit, cât și o zonă de depozitare pentru transportul scuterelor de zăpadă – Transport de mărfuri în scopuri necomerciale – Tahografe – Obligația de inspecție a unor astfel de tahografe”

I. Introducere

1. AI, reclamantul din litigiul principal, este un pasionat de scutere de zăpadă care a fost oprit de poliție în Suedia în timp ce se deplasa la o competiție de scutere de zăpadă. El conducea un vehicul cu o greutate de peste 17 tone, care a fost amenajat pentru a oferi un spațiu temporar de locuit pentru el și familia sa în timpul călătoriilor lor și care include un spațiu de depozitare suficient de mare pentru a transporta în interiorul vehiculului cel puțin două scutere de zăpadă.

2. Litigiul pendinte în fața Hovrätten för Nedre Norrland (Curtea de Apel cu sediul în Sundsvall, Suedia) între AI și Åklagarmyndigheten (Ministerul Public, Suedia) este axat pe aspectul dacă AI avea obligația ca tahograful [2] montat pe vehiculul său să fie supus unei inspecții în conformitate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 165/2014 [3]. Această întrebare necesită mai întâi clarificarea aspectului dacă vehiculul lui AI intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 561/2006 [4], având în vedere că diferitele obligații referitoare la tahografe prevăzute de

[1] Limba originală: engleza.

[2] Un tahograf este un dispozitiv aflat în interiorul unui vehicul care înregistrează, printre altele, viteza, distanța parcursă și perioadele de oprire, utilizat pentru a verifica, în special, orele legale de lucru ale conducătorului auto.

[3] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO 2014, L 60, p. 1).

[4] Regulamentul 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 (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214).

Regulamentul nr. 165/2014, printre care și necesitatea ca aceste dispozitive să fie supuse unei inspecții corespunzătoare, nu se aplică decât vehiculelor care intră sub incidența Regulamentului nr. 561/2006 [5].

3. În acest context, instanța de trimitere se întreabă dacă vehiculul lui AI intră sub incidența articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, care prevede că acest regulament se aplică, printre altele, „transportului rutier de mărfuri cu vehicule […] a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone”. Mai precis, Curții i se solicită să clarifice în esență dacă această dispoziție se referă la vehicule care, precum cel al lui AI, sunt înmatriculate ca „vehicule concepute și fabricate pentru transportul de marfă cu o masă maximă care depășește 12 tone”, dar care sunt utilizate atât ca spațiu de locuit pentru proprietarul vehiculului și familia acestuia, cât și pentru a transporta bunuri mobile (în speță, scutere de zăpadă) în scopuri *necomerciale*.

4. Pe scurt, pentru motivele pe care le vom prezenta în continuare, considerăm că articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 se aplică unor astfel de vehicule.

II. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii

1. Regulamentul nr. 561/2006

5. Considerentul (17) al Regulamentului nr. 561/2006 enunță:

„Prezentul regulament urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general. Acesta urmărește realizarea acestui obiectiv în special prin dispozițiile referitoare la durata maximă de conducere […]”

6. Articolul 1 din Regulamentul nr. 561/2006 prevede că scopul acestui regulament este de a stabili „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 […] și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere”, precum și „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”.

7. Potrivit articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006:

„Prezentul regulament se aplică transportului rutier:

(a) de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone sau

(b) de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto și care sunt destinate acestui scop.”

[5] A se vedea articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 165/2014.

8. În partea relevantă, articolul 3 din acest regulament 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;

[…]”

9. Articolul 4 din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

(a) «transport rutier»: orice deplasare efectuată, în tot sau în parte, pe drumurile deschise utilizării publice de către un vehicul, gol sau încărcat, folosit pentru transportul călătorilor sau al mărfurilor;

[…]”

2. Regulamentul nr. 165/2014

10. Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 165/2014 prevede:

„Tahografele se instalează și se folosesc la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre, folosite pentru transportul rutier de călători sau mărfuri și cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”

11. Potrivit articolului 23 alineatul (1) din Regulamentul nr. 165/2014:

„Tahografele fac obiectul unei inspecții periodice efectuate de atelierele aprobate. Inspecțiile periodice se efectuează cel puțin o dată la doi ani.”

B. Dreptul național

12. Potrivit orientărilor juridice fără caracter obligatoriu emise de Transportstyrelsen (Agenția suedeză a transporturilor, Suedia), autorulotele sunt înmatriculate în categoria autoturismelor, camioanelor sau autobuzelor. Din acest document reiese cu claritate că Agenția suedeză a transporturilor consideră că toate autorulotele înmatriculate ca autoturisme, camioane sau autobuze intră sub incidența normelor referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauze prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006, cu condiția ca masa lor maximă autorizată să depășească 7,5 tone, indiferent dacă transportul este sau nu este efectuat „în scopuri comerciale”.

III. Situația de fapt, procedura națională și întrebările preliminare

13. La 4 aprilie 2019, AI a fost oprit de poliția suedeză pentru depășirea vitezei pe un drum public. Cu ocazia controlului poliției, s-a constatat că tahograful montat pe vehiculul lui AI nu fusese supus inspecției în termenul prevăzut la articolul 23 alineatul (1) din Regulamentul nr. 165/2014. Mai mult, acesta nu conținea un disc pentru tahograf. AI a declarat că avea două scutere de zăpadă în partea din spate a vehiculului său și că se deplasa la o competiție de scutere de zăpadă.

14. Potrivit instanței de trimitere, vehiculul lui AI a fost înmatriculat în vägtrafikregistret (Registrul de circulație rutieră, Suedia) drept camion din categoria de vehicule N_3 de la nivelul Uniunii[6], care include „[vehicule] concepute și fabricate în principal pentru transportul de marfă […] cu o masă maximă care depășește 12 tone”. Vehiculul are spațiu pentru șase pasageri. Are o înălțime de 3,6 metri, o lungime de 14,7 metri și o masă declarată de 17,68 tone. Aspectul său exterior este similar cu cel al unui autobuz sau al unui autocar. Partea din față (interioară) a vehiculului constă într-un spațiu de locuit pentru AI și familia sa (pe care îl folosesc în timpul deplasării), în timp ce partea din spate este concepută ca spațiu de depozitare în scopul transportului de scutere de zăpadă.

15. Prin decizia din 7 septembrie 2020, AI a fost condamnat de Sundsvalls tingsrätt (Tribunalul de Primă Instanță din Sundvall, Suedia) pentru depășirea vitezei legale. Cu toate acestea, a fost achitat ulterior de acuzația de încălcare a articolului 6 din capitolul 9 din Förordning (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m. [Regulamentul (2004:865) privind, printre altele, perioadele de conducere, perioadele de repaus și instrumentele de monitorizare]. Această dispoziție prevede aplicarea unei amenzi conducătorilor auto care utilizează intenționat sau din neglijență un tahograf care nu a fost supus inspecției în conformitate cu articolul 23 alineatul (1) din Regulamentul nr. 165/2014.

16. Atât AI, cât și Ministerul Public au formulat apel împotriva acestei decizii la Hovrätten för Nedre Norrland (Curtea de Apel cu sediul în Sundsvall), instanța de trimitere în prezenta cauză.

17. În fața instanței de trimitere, Ministerul Public susține că AI are obligația echipării vehiculului său cu un tahograf inspectat în mod corespunzător, deoarece vehiculul este utilizat pentru a transporta „mărfuri” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006. AI contestă această afirmație și susține că nu are o astfel de obligație, întrucât vehiculul său nu este utilizat pentru transportul comercial de mărfuri, ci ca autorulotă pentru uz privat.

18. În acest context, instanța de trimitere întreabă dacă împrejurarea că scopul principal al vehiculului lui AI este de a asigura un spațiu temporar de locuit (pentru uzul privat al lui AI) ar trebui să conducă la excluderea acestui vehicul din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006.

19. În această privință, instanța menționată arată că nicio dispoziție a Regulamentului nr. 561/2006 nu sugerează că scopul principal sau destinația efectivă a vehiculelor ar avea o incidență directă asupra interpretării articolului 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament, cu condiția ca vehiculul să poată fi utilizat pentru „transportul rutier de mărfuri”. În plus, din considerentul (6) al Regulamentului nr. 561/2006 ar reieși cu claritate că domeniul de aplicare al

[6] Vehiculele care aparțin categoriei de vehicule N_3 de la nivelul Uniunii sunt definite la articolul 4 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO 2018, L 151, p. 1), ca fiind „autovehiculele concepute și fabricate în principal pentru transportul de marfă […] cu o masă maximă care depășește 12 tone”.

acestui regulament este stabilit prin referire la „categorii de vehicule”. În consecință, se pare că, pentru a stabili dacă articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 se aplică unui anumit vehicul, categoria în care este înmatriculat vehiculul în Registrul de circulație rutieră poate fi relevantă.

20. Cu toate acestea, instanța de trimitere se întreabă dacă împrejurarea că un astfel de vehicul dispune de „posibilitatea practică de a transporta mărfuri” este suficientă pentru ca această dispoziție să se aplice. Instanța respectivă explică faptul că, dacă ar fi suficient ca un vehicul să poată transporta „mărfuri” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, ar fi dificil să se interpreteze această dispoziție în alt mod decât acela că, în practică, numai masa maximă autorizată a vehiculului (și anume, dacă aceasta depășește sau nu 3,5 tone) este relevantă pentru a stabili dacă un vehicul intră în domeniul de aplicare al acestui regulament.

21. În plus, după ce a arătat că noțiunea de „mărfuri” nu este definită în Regulamentul nr. 561/2006, această instanță subliniază că, în limbajul curent, echipamentele private ar fi rareori calificate drept „mărfuri”. Sintagma „transport rutier de mărfuri cu vehicule”, utilizată la articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, pare astfel să sugereze că acest regulament vizează în primul rând transporturile în scopuri comerciale legate de desfășurarea unei activități economice. Această interpretare ar fi confirmată de scopul declarat al acestui regulament, și anume acela de a armoniza condițiile de concurență în ceea ce privește sectorul rutier și de a îmbunătăți condițiile de muncă și siguranța rutieră.

22. Cu toate acestea, instanța de trimitere subliniază că articolul 3 literele (h) și (i) din Regulamentul nr. 561/2006 demonstrează în mod clar că anumite vehicule utilizate pentru transportul în scopuri necomerciale pot intra în domeniul de aplicare al acestui regulament. Astfel, sintagma „transport rutier de mărfuri cu vehicule” ar trebui să fie interpretată în sens larg. Această interpretare ar fi susținută, printre altele, de definiția noțiunii de „conducător auto” care figurează la articolul 4 litera (c) din Regulamentul nr. 561/2006, din care se poate deduce că, pentru a intra sub incidența acestei definiții, nu este necesar ca o persoană să conducă vehiculul în cadrul serviciului său.

23. Având în vedere aceste considerații, instanța de trimitere a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții de Justiție următoarele întrebări preliminare:

„1) Noțiunea de «transport rutier de mărfuri cu vehicule» prevăzută la articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 trebuie interpretată în sensul că include transportul cu un vehicul cu o masă totală mai mare de 3,5 tone al cărui uz principal îl reprezintă punerea la dispoziție a unui spațiu temporar de locuit în scopul utilizării private?

2) În astfel de împrejurări, este relevantă capacitatea de transport de mărfuri a vehiculului sau modul în care este înmatriculat vehiculul în registrul național de circulație rutieră?”

24. Cererea de decizie preliminară, din data de 25 octombrie 2021, a fost înregistrată la 5 noiembrie 2021. Numai Comisia Europeană a prezentat observații scrise. Nu s-a desfășurat nicio ședință.

IV. Analiză

25. Regulamentul nr. 561/2006 stabilește un anumit număr de norme referitoare la duratele de conducere, pauzele și perioadele de repaus pe care trebuie să le respecte conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere de mărfuri și de persoane. Pentru a asigura respectarea acestor norme, Regulamentul nr. 165/2014 stabilește o serie de obligații privind omologarea, instalarea, inspecția și utilizarea aparatelor de înregistrare, cum ar fi tahografele, care sunt utilizate pentru a înregistra date referitoare, printre altele, la activitatea conducătorului auto și la distanța parcursă.

26. Domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, care este identic cu cel al Regulamentului nr. 165/2014[7], este definit la articolul 2 alineatul (1), care prevede că acest regulament se aplică „transportului rutier de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone” [articolul 2 alineatul (1) litera (a)] și „transportului rutier de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto și care sunt destinate acestui scop” [articolul 2 alineatul (1) litera (b)]. Prezenta cauză privește prima dintre aceste două categorii.

27. Prin intermediul celor două întrebări, pe care le vom analiza împreună, instanța de trimitere adresează în esență întrebarea dacă un vehicul cu utilizare mixtă precum cel în discuție în prezenta cauză, care cuprinde atât un spațiu temporar de locuit pentru AI și familia sa, cât și un spațiu de depozitare pentru transportul de scutere de zăpadă în scopuri recreative, intră în domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, astfel încât conducătorul auto al unui astfel de vehicul trebuie să respecte atât normele acestui regulament, cât și pe cele ale Regulamentului nr. 165/2014 și dacă vehiculul trebuie să fie echipat cu un tahograf inspectat în mod corespunzător, în conformitate cu acest din urmă regulament.

28. În secțiunile următoare, vom prezenta motivele pentru care aceasta este într-adevăr situația. În primul rând, vom explica că împrejurarea că un astfel de vehicul transportă bunuri mobile (în speță, scutere de zăpadă) în scopuri necomerciale nu se poate opune calificării acestuia ca vehicul care transportă „mărfuri” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 și, prin urmare, cuprinderii sale în domeniul de aplicare al acestui regulament (A). În al doilea rând, vom preciza că, sub rezerva îndeplinirii anumitor criterii, împrejurarea că un astfel de vehicul este utilizat în principal ca spațiu de locuit de ocupanții săi nu se opune ca acesta să intre sub incidența acestei dispoziții și în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 (B).

A. Un vehicul care transportă mărfuri în scopuri necomerciale poate intra în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006?

29. Pentru ca o anumită situație să intre în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, trebuie îndeplinite două condiții cumulative: în primul rând, transportul în cauză trebuie să intre sub incidența fie a articolului 2 alineatul (1) litera (a), fie a articolului 2 alineatul (1) litera (b) din acest regulament (condiție pozitivă) și, în al doilea rând, nu trebuie să intre sub incidența niciuneia

[7] A se vedea punctul 2 de mai sus. Astfel cum am arătat la nota de subsol 5 de mai sus, din articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 165/2014 reiese clar că domeniul de aplicare al acestui regulament este identic cu cel al Regulamentului nr. 561/2006.

dintre excluderile enumerate la articolul 3 din acest regulament (condiție negativă)[8]. Această dispoziție enumeră operațiunile de transport („transporturile”) care, deși în mod normal ar intra sub incidența articolului 2 alineatul (1) litera (a) sau (b) din Regulamentul nr. 561/2006, sunt excluse în mod expres din domeniul de aplicare al normelor prevăzute de acest regulament și de Regulamentul nr. 165/2014 întrucât sunt efectuate de vehicule care prezintă anumite caracteristici specifice și permanente[9] și/sau sunt rezervate unei utilizări[10] care nu poate fi considerată de natură a aduce atingere obiectivelor urmărite de aceste regulamente[11].

30. Părțile din litigiul principal nu contestă că AI transportă scutere de zăpadă în scopuri de agrement. Cu toate acestea, ele sunt în dezacord în ceea ce privește aspectul dacă împrejurarea că aceste mărfuri sunt transportate în scopuri necomerciale nu permite ca operațiunea de transport efectuată de AI să îndeplinească condiția pozitivă pe care am menționat-o la punctul anterior. În această privință, instanța de trimitere solicită Curții să precizeze dacă noțiunea de „transport rutier de mărfuri cu vehicule”, în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament, trebuie interpretată ca vizând numai bunurile mobile sau lucrurile care sunt transportate în scopuri comerciale. Dacă aceasta ar fi situația, dispoziția menționată nu s-ar aplica operațiunii de transport efectuate de AI, care ar fi exclusă din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 în virtutea naturii sale necomerciale.

31. În opinia noastră, o astfel de interpretare a articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 ar fi eronată. Astfel, trebuie să se constate că această dispoziție nu vizează numai „transportul de mărfuri” în scopuri comerciale, ci se poate aplica și în cazul operațiunilor de transport de bunuri mobile sau lucruri care sunt destinate utilizării private și necomerciale (în speță, pur și simplu ca parte a hobby-ului pe care îl are AI).

32. Această concluzie se bazează pe mai multe motive.

33. În primul rând, din textul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 reiese că această dispoziție nu conține nicio referire la necesitatea ca operațiunile de transport care intră sub incidența acestei dispoziții să aibă un caracter profesional sau comercial.

34. În al doilea rând, o astfel de cerință nu poate fi dedusă din noțiunea de „mărfuri” utilizată la această dispoziție. Este adevărat că Regulamentul nr. 561/2006 nu conține nicio definiție a acestei noțiuni[12] și că, dacă s-ar efectua un exercițiu de stabilire a sensului și a domeniului său de aplicare, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții[13], prin raportare la sensul său obișnuit în limbajul curent, s-ar putea constata că prin „mărfuri” s-ar putea înțelege „lucruri” care sunt fabricate sau produse pentru a fi vândute în cadrul unor tranzacții comerciale[14].

8 Amintim că, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006, statele membre pot acorda derogări suplimentare de la normele generale ale acestui regulament privind echipajele, duratele de conducere, pauzele și timpul de repaus (și anume, cele prevăzute la articolele 5-9) pe propriul teritoriu. Aceste derogări sunt aplicabile transporturilor efectuate de anumite vehicule (diferite de cele enumerate la articolul 3).

9 De exemplu, „vehiculele specializate” menționate la articolul 3 literele (e) și (f).

10 De exemplu, vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km [articolul 3 litera (a)] sau vehicule utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare [articolul 3 litera (d)].

11 În ceea ce privește combinarea celor două elemente (caracteristici permanente și destinație), a se vedea articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, care se aplică vehiculelor cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 7,5 tone *și* utilizate pentru transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale.

12 În special, observăm că noțiunea de „mărfuri” nu figurează printre cele definite la articolul 4 din Regulamentul nr. 561/2006.

13 A se vedea în acest sens Hotărârea din 3 octombrie 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punctul 18 și jurisprudența citată).

14 A se vedea definiția termenului „mărfuri” din Dicționarul Collins (https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods). Acestea fiind spuse, observăm că Dicționarul Cambridge pare să fi optat pentru o definiție mai largă, incluzând nu numai „lucruri de vânzare”, ci și „lucruri deținute” (https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods).

35. Cu toate acestea, această constatare trebuie pusă în balanță cu faptul că, în temeiul articolului 13 alineatul (1) din regulamentul menționat, statele membre pot acorda derogări (facultative) pentru transportul „materialelor, al echipamentului sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale” [articolul 13 alineatul (1) litera (d) a doua liniuță] sau al „echipamentelor de circ sau pentru parcuri de distracții” [articolul 13 alineatul (1) litera (j)]. Astfel de operațiuni de transport, care privesc lucruri care sunt utilizate în cadrul unei activități profesionale, dar care *nu* sunt destinate vânzării, intră astfel sub incidența articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, cu excepția cazului în care sunt excluse în mod expres de legislația națională a statelor membre. Prin urmare, în opinia noastră, este clar că noțiunea de „mărfuri” prevăzută la această dispoziție nu este limitată la „lucruri” destinate vânzării.

36. În opinia noastră, această noțiune nu este limitată – mai amplu – nici la „lucrurile” care au legătură cu o tranzacție comercială. Într-adevăr, Regulamentul nr. 561/2006 utilizează noțiunea de „mărfuri” în cel puțin două cazuri, fără nicio legătură cu o tranzacție comercială, ci mai degrabă cu referire la „transporturile în scopuri necomerciale” [15].

37. În plus, observăm că, în cadrul unei alte reglementări în domeniul transportului rutier, și anume Regulamentul 2018/858, noțiunea de „mărfuri” este definită [16] ca desemnând „în primul rând, *orice* lucru transportabil” [17]. În plus, în jurisprudența sa, Curtea a optat, în general, pentru o accepțiune largă a noțiunii de „mărfuri” [18], în special atunci când a interpretat dispozițiile Tratatului FUE referitoare la libera circulație a mărfurilor [19]. În acest context, ea a indicat în mod clar că aspectul dacă mărfurile sunt transportate în scopul vânzării sau pentru uz personal ori consum propriu este *irelevant* [20].

38. În al treilea rând, o interpretare contextuală a articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, în lumina articolului 3 și în special a articolului 3 litera (h) din acesta, care prevede în esență că acest regulament nu se aplică transporturilor de mărfuri în scopuri necomerciale efectuate de vehicule care nu depășesc 7,5 tone, confirmă, în opinia noastră, că domeniul de aplicare al acestei prime dispoziții nu este limitat la „transportul de mărfuri” cu caracter comercial.

39. Mai exact, pentru ca un vehicul să beneficieze de excluderea prevăzută la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, trebuie îndeplinite două condiții cumulative. În primul rând, vehiculul trebuie să fie utilizat pentru „transporturi de mărfuri în scopuri necomerciale” [21] și, în al doilea rând, masa sa maximă autorizată nu trebuie să depășească 7,5 tone. În mod evident,

15 A se vedea, literal, articolul 3 literele (h) și (i) din Regulamentul nr. 561/2006.

16 La punctul 1.3 din partea introductivă a anexei I la acest regulament, care este intitulată „Definiții generale, criterii pentru clasificarea vehiculelor, tipuri de vehicule și tipuri de caroserii”.

17 Sublinierea noastră.

18 A se vedea Hotărârea din 8 iunie 2017, Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, punctul 53 și jurisprudența citată).

19 A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 10 decembrie 1968, Comisia/Italia (7/68, EU:C:1968:51).

20 A se vedea în acest sens Hotărârea din 23 ianuarie 2018, Buhagiar și alții (C-267/16, EU:C:2018:26, punctul 67 și jurisprudența citată). Curtea a precizat în această hotărâre că, în timp ce prin „mărfuri”, în sensul dispozițiilor Tratatului FUE, trebuie să se înțeleagă „produsele evaluabile în bani care *pot* face, ca atare, obiectul tranzacțiilor comerciale” (sublinierea noastră), nu este necesar ca acestea să fie utilizate în scopuri comerciale sau nici măcar să fie destinate a fi utilizate în acest scop.

21 În cea mai recentă versiune consolidată a Regulamentului nr. 561/2006 [astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 (JO 2020, L 249, p. 1)], „[transportul] în scopuri necomerciale” este definit [la articolul 4 litera (r)] ca fiind „orice transport rutier, altul decât transportul contra cost în contul altcuiva sau în cont propriu, pentru care nu se primește în mod direct sau indirect o remunerație și care nu generează direct sau indirect niciun venit pentru conducătorul auto al vehiculului sau pentru alte părți, și care nu este legat de o activitate profesională sau comercială”.

existența acestei a doua cerințe nu poate însemna decât un singur lucru: articolul 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament se poate aplica, de fapt, transportului de „mărfuri” în scopuri necomerciale, dacă masa maximă autorizată a vehiculului în cauză depășește această valoare [22].

40. Operațiunile de transport efectuate de vehicule destinate transportului de mărfuri în scopuri *necomerciale* pot de asemenea să beneficieze, astfel cum a arătat însăși instanța de trimitere, de o altă excludere, și anume cea prevăzută la articolul 3 litera (i) din Regulamentul nr. 561/2006, care se aplică „[vehiculelor] comerciale, care au caracter istoric, în conformitate cu legislația statului membru în care sunt conduse, și care sunt utilizate pentru transportul de călători sau de mărfuri *în scopuri necomerciale*” [23]. Și în acest caz, limitele acestei excluderi sunt clare. Legiuitorul Uniunii pare să fi considerat și în acest caz că împrejurarea că vehiculul transportă mărfuri în scopuri necomerciale nu este suficientă pentru a exclude un astfel de transport din domeniul de aplicare al acestui regulament și, prin urmare, a pornit de la premisa că articolul 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament se poate aplica transportului de mărfuri în scopuri necomerciale.

41. În ansamblu, faptul că articolul 3 din Regulamentul nr. 561/2006 cuprinde nu doar una, ci două excluderi restrânse, referitoare la cazuri specifice de transporturi de „mărfuri” în scopuri necomerciale, este, în opinia noastră, o dovadă a faptului că astfel de transporturi nu sunt excluse în totalitate din domeniul de aplicare al acestui regulament.

42. În opinia noastră, orice altă interpretare ar fi *contra legem*. Într-adevăr, Curtea a statuat în mod constant că articolul 3 din acest regulament nu poate fi interpretat astfel încât să se extindă efectele acestuia dincolo de ce este necesar pentru a asigura protecția intereselor pe care urmărește să le garanteze, iar întinderea excepțiilor prevăzute de această dispoziție trebuie stabilită ținând seama de finalitățile reglementării în cauză [24]. Dacă legiuitorul Uniunii ar fi avut intenția de a stabili o exceptare generală pentru toate vehiculele care transportă bunuri cu caracter necomercial, articolul 3 literele (h) și (i) din acest regulament nu ar fi limitat exceptările pe care le prevede la categorii specifice de mărfuri transportate, ci ar fi făcut pur și simplu referire la transportul de mărfuri în scopuri necomerciale [25].

43. Rezultă, în opinia noastră, că articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 se aplică, în principiu [26], transporturilor de „mărfuri”, indiferent dacă astfel de transporturi sunt efectuate în scopuri comerciale sau în scopuri necomerciale. Cu toate acestea, atunci când mărfurile sunt transportate în scopuri necomerciale, numai vehiculele a căror masă maximă autorizată depășește 7,5 tone intră sub incidența acestei dispoziții, vehiculele cu o masă inferioară acestei valori fiind excluse în temeiul articolului 3 litera (h) din acest regulament.

44. Această interpretare a articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 este coroborată cu obiectivele urmărite de acest regulament.

[22] Cu excepția, desigur, a cazului în care situația în discuție intră sub incidența unei alte excluderi enumerate la articolul 3 din Regulamentul nr. 561/2006 [precum articolul 3 litera (i)] sau a uneia dintre derogările prevăzute la articolul 13 alineatul (1) din acest regulament.

[23] Sublinierea noastră.

[24] A se vedea în acest sens Hotărârea din 9 septembrie 2021, Ministère public (Sancțiuni extrateritoriale) (C-906/19, EU:C:2021:715, punctul 33 și jurisprudența citată).

[25] A se vedea prin analogie Hotărârea din 28 iulie 2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, punctul 30), referitoare la interpretarea noțiunii de „materiale” în sensul articolului 13 alineatul (1) litera (d) a doua liniuță din Regulamentul nr. 561/2006 (care între timp a fost modificat).

[26] Și în acest caz, cu excepția situației în care operațiunea de transport beneficiază de una dintre exceptările sau derogările enumerate la articolul 3 sau la articolul 13 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006.

45. În această privință, amintim că Regulamentul nr. 561/2006 urmărește trei obiective: armonizarea condițiilor de concurență în ceea ce privește sectorul rutier, îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere *în general* (pentru toate vehiculele) [27]. Curtea a confirmat deja că transportul de mărfuri în scopuri necomerciale nu afectează concurența în sectorul transporturilor rutiere și nici nu împiedică realizarea obiectivului de îmbunătățire a condițiilor de muncă în acest sector [28]. Cu toate acestea, suntem de acord cu Comisia cu privire la aspectul că legiuitorul Uniunii pare să fi considerat că astfel de operațiuni de transport pot prezenta un risc la adresa siguranței rutiere, în special atunci când masa maximă autorizată a vehiculelor în cauză depășește 7,5 tone (or, în cazul vehiculului lui AI, acesta cântărește efectiv mai mult de 17 tone). Astfel, Parlamentul European a subliniat, cu ocazia primei lecturi [29] a proiectului de propunere a Comisiei în vederea adoptării Regulamentului nr. 561/2006 [30], că „aspectul legat de siguranța rutieră” nu poate fi limitat, în opinia sa, la sectorul comercial și că trebuie să se aplice și transportului de mărfuri în scopuri necomerciale.

46. De asemenea, trebuie menționat faptul că, într-o multitudine de hotărâri privind interpretarea excepțiilor și a derogărilor prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006 [31], Curtea a insistat asupra importanței obiectivului privind îmbunătățirea siguranței rutiere în general.

47. Considerăm că, dacă toate operațiunile de transport efectuate pentru a transporta mărfuri în scopuri necomerciale ar trebui excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, obiectivul privind îmbunătățirea siguranței rutiere pe care legiuitorul Uniunii a intenționat să îl pună în aplicare la adoptarea regulamentului menționat ar fi compromis [32]. Faptul că acest tip de transport este mai puțin frecvent decât cel efectuat în cadrul unei activități comerciale [33] este, în opinia noastră, lipsit de relevanță: AI ar putea foarte bine să se trezească într-o dimineață și să decidă să își conducă vehiculul, care cântărește peste 17 tone, timp de 20 de ore consecutive, fără a face nicio pauză, posibilitate ce ar putea avea efecte negative semnificative asupra siguranței rutiere în general (nu în ultimul rând din cauza greutății unui astfel de vehicul).

[27] A se vedea considerentul (17) al Regulamentului nr. 561/2006 și articolul 1 din acest regulament. A se vedea de asemenea Hotărârea din 9 septembrie 2021, Ministère public (Sancțiuni extrateritoriale) (C-906/19, EU:C:2021:715, punctul 29). Astfel cum am arătat în Concluziile noastre prezentate în cauza Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, nota de subsol 7), aceste trei obiective sunt, într-o anumită măsură, interdependente. Asigurând alternanța duratelor de conducere cu cele de repaus, normele Regulamentului nr. 561/2006 protejează conducătorii auto și echipajele vehiculelor utilizate în transportul rutier împotriva efectelor dăunătoare ale duratelor de conducere excesive și nedistribuite corespunzător. Întrucât oboseala și lipsa de repaus ale conducătorilor acestor vehicule sunt cauze recunoscute ale accidentelor rutiere, aceste norme protejează în același timp siguranța rutieră. În sfârșit, întrucât practicile de lucru bazate pe exploatarea necorespunzătoare a acestor conducători auto și echipaje denaturează concurența în sectorul transporturilor, aceste norme asigură condiții de concurență echitabile în această privință.

[28] A se vedea Hotărârea din 3 octombrie 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punctele 35 și 36).

[29] A se vedea „Justificarea” la amendamentul 22 din „Rezoluția legislativă a Parlamentului European referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții în materie socială în domeniul transporturilor rutiere [COM(2001) 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241 (COD)]” (disponibilă la adresa: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_EN.html?redirect#_section2).

[30] A se vedea Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții în materie socială în domeniul transporturilor rutiere [COM(2001) 573 final].

[31] A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 9 septembrie 2021, Ministère public (Sancțiuni extrateritoriale) (C-906/19, EU:C:2021:715, punctul 38), privind interpretarea articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, și Hotărârea din 13 martie 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, punctele 40-42), privind interpretarea articolului 13 alineatul (1) litera (h) din acest regulament. Subliniem că, la punctul 42 din această din urmă hotărâre, Curtea a indicat în mod expres că sfera de aplicare a articolului 13 alineatul (1) litera (h) trebuie „stabilită în funcție de obiectivele urmărite de [Regulamentul nr. 561/2006], *inclusiv cel al siguranței rutiere*” (sublinierea noastră).

[32] În plus, excluderilor prevăzute la articolul 3 literele (h) și (i) din acest regulament li s-ar atribui efectiv o sferă de aplicare ce depășește modul clar de redactare a acestora.

[33] AI petrece probabil mai puțin timp pe drum cu camionul său și cu cele două scutere de zăpadă decât un transportator profesionist de mărfuri comerciale destinate vânzării care conduce de la Stockholm (Suedia) la Göteborg (Suedia) o dată la două zile.

48. Considerăm că acest tip de situație a fost avut în vedere cu precădere de legiuitorul Uniunii atunci când a decis să limiteze excluderea prevăzută la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 la „transportul de mărfuri în scopuri necomerciale” cu vehicule cu o masă maximă autorizată care să nu depășească 7,5 tone [34]. Ca atare, suntem de acord cu Comisia cu privire la aspectul că excluderea sistematică a unor astfel de operațiuni de transport din domeniul de aplicare al acestui regulament ar fi incompatibilă cu realizarea acestui obiectiv.

49. În plus, nu considerăm că Hotărârea Lundberg [35] pledează în favoarea unei interpretări contrare. La prima vedere, s-ar putea considera că situația din litigiul aflat pe rolul instanțelor naționale în cauza respectivă este asemănătoare cu cea din litigiul principal. Într-adevăr, la fel ca AI, domnul Lundberg era proprietarul și conducătorul auto al unui vehicul pe care îl utiliza pentru a transporta un alt vehicul, și anume o mașină de curse (pe o remorcă tractată de primul vehicul). El era un pilot de raliuri amator care practica în timpul dedicat activităților sale recreative automobilismul. Cu toate acestea, spre deosebire de AI (al cărui vehicul cântărește mai mult de 17 tone), vehiculul domnului Lundberg avea o greutate totală care *nu* depășea 7,5 tone.

50. În opinia noastră, acest element specific, iar nu simplul fapt că domnul Lundberg transporta mașina sa de curse în scopuri neprofesionale și necomerciale, a fost cel care a determinat Curtea să concluzioneze că această operațiune de transport intra sub incidența excluderii prevăzute la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 și, prin urmare, era exclusă din domeniul de aplicare al acestui instrument [36]. Mai mult, în această cauză, Curții nu i s-a solicitat să interpreteze domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament, ci numai domeniul de aplicare al excluderii prevăzute la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006.

51. Prin urmare, din punctul nostru de vedere, ar trebui să rezistăm tentației de a transpune soluția adoptată pe cale jurisdicțională de Curte în Hotărârea Lundberg în situația de fapt din litigiul principal *doar* pentru motivul că, și în situația din speță, AI transportă mărfuri în scopuri recreative [37]. În această privință, amintim că părțile din litigiul principal nu contestă faptul că masa maximă autorizată a vehiculului lui AI este mai mare de 7,5 tone și, ca atare, acest vehicul nu intră sub incidența excluderii prevăzute la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006.

52. Având în vedere cele de mai sus, considerăm că este clar că articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 nu se aplică exclusiv transporturilor de mărfuri în scopuri comerciale. Definiția care figurează la această dispoziție include de asemenea operațiunile de transport efectuate de vehicule care transportă mărfuri în scopuri private și necomerciale, de

[34] În temeiul regimului aplicabil anterior, „[vehiculele] utilizate pentru transporturi necomerciale de bunuri pentru uz personal” erau excluse *în întregime* [a se vedea articolul 4 punctul 12 din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier (JO 1985, L 370, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 2, p. 45)]. Cu toate acestea, legiuitorul Uniunii a modificat în mod expres această excludere atunci când a adoptat Regulamentul nr. 561/2006 și a stabilit cerința suplimentară ca masa maximă autorizată a vehiculului să nu depășească 7,5 tone.

[35] Hotărârea din 3 octombrie 2013 (C-317/12, EU:C:2013:631) (denumită în continuare „Hotărârea Lundberg”).

[36] Într-adevăr, deși Curtea a precizat, la punctul 32 din această hotărâre, că finalitatea articolului 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 constă în „excluderea din domeniul de aplicare al regulamentului menționat a transporturilor [respective] de mărfuri efectuate de persoane private în afara oricărei activități profesionale sau comerciale”, această dispoziție nu se aplică decât vehiculelor cu o masă maximă autorizată care nu depășește 7,5 tone.

[37] În opinia noastră, ar trebui, de asemenea, să fim atenți să nu scoatem din context unele dintre constatările Curții din Hotărârea Lundberg. De exemplu, este adevărat că Curtea a arătat (la punctul 28 din această hotărâre) că dispozițiile Regulamentului nr. 561/2006 se aplică *în esență* conducătorilor auto profesioniști, iar nu conducătorilor auto cu titlu privat. Cu toate acestea, ea *nu* a precizat că aceste norme se aplică *exclusiv* conducătorilor auto profesioniști. Mai mult decât atât, acest punct este precedat de o frază în care se amintește că articolul 4 litera (c) din acest regulament definește noțiunea de „conducător auto” ca desemnând „persoana care conduce vehiculul, chiar și pentru o scurtă perioadă de timp […]”, din care reiese în mod evident, astfel cum subliniază chiar instanța de trimitere, că Regulamentul nr. 561/2006 nu se aplică doar conducătorilor auto profesioniști.

exemplu în cadrul unei activități recreative, iar normele acestui regulament și ale Regulamentului nr. 165/2014 se aplică, prin urmare, unor astfel de operațiuni de transport, cu excepția cazului în care aceste operațiuni intră sub incidența excluderii exprese prevăzute la articolul 3 litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 (sau a oricărei alte excluderi sau derogări din acest regulament).

B. Cazul vehiculelor cu utilizare mixtă care servesc atât la transportul de „mărfuri”, cât și ca spațiu temporar de locuit pentru ocupanții acestora

53. Fiind stabilit că, în împrejurările din litigiul principal, faptul că vehiculul lui AI transportă mărfuri (în speță, scutere de zăpadă) în scopuri necomerciale nu se opune ca acesta să fie considerat un vehicul care transportă „mărfuri” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, vom examina în continuare dacă faptul că acel vehicul este un vehicul cu utilizare mixtă, care este folosit de AI și de familia sa nu numai pentru a transporta mărfuri, ci și pentru a asigura un spațiu temporar de locuit pentru ocupanții săi, îl exclude din domeniul de aplicare al acestui regulament. Vom explica că nu îl exclude.

54. Astfel cum am amintit la punctul 26 de mai sus, Regulamentul nr. 561/2006 se aplică (i) „transportului rutier de mărfuri cu vehicule, inclusiv vehicule cu remorcă sau semiremorcă, a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone” [articolul 2 alineatul (1) litera (a)] și (ii) „transportului rutier de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și care sunt destinate acestui scop” [articolul 2 alineatul (1) litera (b)]. Din această dispoziție rezultă în mod logic că acest regulament *nu* se aplică operațiunilor de transport rutier efectuate (i) de vehicule care transportă mărfuri și a căror masă maximă autorizată *nu* depășește 3,5 tone sau (ii) de vehicule care transportă călători, construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a *cel mult* nouă persoane (inclusiv conducătorul auto).

55. În fața instanței de trimitere, AI susține în esență că, în afară de aceste două categorii de „transporturi” și de cele care intră sub incidența excluderilor sau a derogărilor prevăzute în mod expres de Regulamentul nr. 561/2006 [precum articolul 3 litera (h)], pot ieși de sub incidența normelor prevăzute în acest regulament și alte operațiuni de transport. În opinia lui AI, acesta este cazul „transportului” efectuat cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura *în principal un spațiu de locuit* pentru ocupanții lor, iar nu doar pentru a transporta mărfuri. AI susține că astfel de operațiuni de transport nu intră sub incidența articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006. El consideră că vehiculul său ar trebui exclus din domeniul de aplicare al acestui regulament (independent de aspectul că este utilizat pentru „transportul de mărfuri” și că are o masă maximă autorizată care depășește 7,5 tone), deoarece este utilizat *în principal* ca spațiu temporar de locuit pentru el și familia sa.

56. În ceea ce o privește, Comisia consideră că din nicio dispoziție a Regulamentului nr. 561/2006 nu reiese că un vehicul nu poate fi considerat un vehicul care transportă „mărfuri” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament ca urmare a faptului că este utilizat nu numai pentru transportul mărfurilor, ci, în principal, ca spațiu temporar de locuit.

57. În această privință, observăm, în primul rând, că, dacă articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 561/2006 impune în mod expres realizarea unei evaluări a modului în care este construit sau amenajat în mod permanent vehiculul (înainte de a se putea concluziona că un astfel de vehicul transportă călători în sensul acestei dispoziții), situația este diferită în cazul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament.

58. Cu toate acestea, din definiția noțiunii de „autovehicul”, prevăzută la articolul 4 litera (b) prima liniuță din Regulamentul nr. 561/2006, reiese că normele cuprinse în acest regulament au vocația de a se aplica „[oricărui] vehicul prevăzut cu un sistem mecanic de autopropulsie […] utilizat *în mod normal* pentru transportul […] de mărfuri” al căror transport intră în domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament [38]. În plus, din articolul 4 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 reiese că nu este necesar ca vehiculul să fie „încărcat”.

59. Rezultă, în opinia noastră, că, pentru ca o operațiune de transport să intre sub incidența articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 și să fie supusă normelor prevăzute în acest regulament, nu este necesar ca, la un moment dat, vehiculul să transporte *efectiv* mărfuri. De asemenea, nu este necesar, astfel cum susține AI în fața instanței de trimitere, ca un astfel de vehicul să fie utilizat *în principal* pentru a transporta mărfuri. De fapt, este suficient ca vehiculul să fie „utilizat *în mod normal* pentru transportul de mărfuri” [39]. Din punctul nostru de vedere, vehiculul trebuie, prin urmare, să prezinte caracteristici permanente (și nu doar temporare) care să indice faptul că este „utilizat în mod normal pentru transportul de mărfuri”. Aceste elemente trebuie, în opinia noastră, să fie apreciate în raport cu modul în care este construit vehiculul sau cu modul în care a fost amenajat în mod permanent, prin analogie cu cerința prevăzută la articolul 2 alineatul (1) litera (b) din regulamentul menționat [40].

60. În al doilea rând, considerăm că distincția pe care articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul nr. 561/2006 o stabilește între „transportul […] de mărfuri” [articolul 2 alineatul (1) litera (a)] și „transportul […] de călători” [articolul 2 alineatul (1) litera (b)] reflectă (cel puțin într-o anumită măsură) distincția făcută în alte instrumente de drept al Uniunii în domeniul transportului rutier și în special în Regulamentul 2018/858 (care stabilește dispozițiile administrative și cerințele tehnice privind omologarea de tip și introducerea pe piață a tuturor vehiculelor noi) [41]. Într-adevăr, potrivit articolului 4 din acest regulament, autovehiculele „concepute și fabricate în principal pentru transportul de *persoane și al bagajelor acestora*” [42] se încadrează într-o categorie (categoria M), în timp ce autovehiculele „concepute și fabricate în principal pentru transportul de *marfă*” [43] se încadrează într-o altă categorie distinctă (categoria N).

61. „Autorulotele” sunt definite, la punctul 5.1 din partea A din anexa I la Regulamentul 2018/858 [44], ca fiind vehicule din categoria M cu *spațiu pentru facilități de locuit*. Spațiul respectiv trebuie să conțină *cel puțin* următoarele echipamente: (a) scaune și masă; (b) paturi obținute eventual prin transformarea scaunelor; (c) instalații pentru gătit; (d) instalații de depozitare. Din faptul că „autorulotele” sunt incluse în categoria M din Regulamentul 2018/858 rezultă că, în contextul acestui regulament, ele sunt considerate ca fiind vehicule „concepute și fabricate în principal pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora”, iar nu pentru

38 Sublinierea noastră.

39 Sublinierea noastră.

40 A se vedea punctul 57 de mai sus..

41 Bineînțeles, interpretarea diferitelor regulamente trebuie, în principiu, să fie apreciată în mod autonom. Cu toate acestea, considerăm că este evident că legiuitorul Uniunii a avut intenția de a clasifica vehiculele într-un mod similar în Regulamentul nr. 561/2006 și în Regulamentul 2018/858 (cu alte cuvinte, în sensul că transportă fie mărfuri, fie persoane).

42 Sublinierea noastră.

43 Sublinierea noastră.

44 Anexa I este intitulată „Definiții generale, criterii pentru clasificarea vehiculelor, tipuri de vehicule și tipuri de caroserii”. În cadrul acestei anexe, partea A este intitulată „Criterii pentru clasificarea vehiculelor”. Punctul 5 din partea A descrie criteriile aplicabile „[vehiculelor] cu destinație specială” precum autorulotele.

transportul de mărfuri. Faptul că acestea conțin spații de depozitare nu se opune încadrării lor în această categorie, din moment ce aceste spații de depozitare sunt *integrate* și bine fixate în spațiul pentru facilități de locuit [45].

62. Având în vedere aceste constatări, putem admite cu ușurință că, în sensul Regulamentului nr. 561/2006, „autorulotele” care prezintă caracteristicile enumerate la punctul 61 de mai sus trebuie, în principiu, așa cum este cazul în privința Regulamentului 2018/858, să fie considerate de asemenea ca fiind utilizate pentru transportul de persoane, iar nu de mărfuri, și, prin urmare, ca intrând în domeniul de aplicare al acestui instrument doar atunci când întrunesc criteriile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) litera (b) (și anume doar atunci când sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto și care sunt destinate acestui scop).

63. Odată făcută această clarificare, am dori să subliniem că litigiul principal privește un tip special de vehicul: un vehicul al cărui aspect exterior este similar cu cel al unui autobuz sau autocar și care este un vehicul cu utilizare mixtă, deoarece conține *atât* un spațiu de locuit, cât și un spațiu de depozitare suficient de mare pentru ca AI să poată depozita cel puțin două scutere de zăpadă.

64. Din dosarul cauzei și din informațiile furnizate de instanța de trimitere în cererea sa de decizie preliminară deducem că spațiul de depozitare al vehiculului lui AI nu este integrat în spațiul pentru facilități de locuit, ci este separat [46]. În plus, acesta nu pare a fi conceput pentru a oferi spațiu de depozitare doar pentru „bagajele” pasagerilor vehiculului (spre deosebire de compartimentul pentru bagaje al unui autobuz sau al unui autocar sau de cutia portbagaj a unei autorulote). În sfârșit, considerăm că acest spațiu de depozitare constituie o caracteristică permanentă a vehiculului lui AI. Spre deosebire de un suport pentru biciclete sau de o cutie portbagaj, acesta nu poate fi înlăturat cu ușurință.

65. Într-o astfel de situație, trebuie să se considere că în continuare vehiculul transportă persoane și bagajele acestora? [47] Nu considerăm că acesta este cazul. Trebuie să se considere că acesta transportă „în mod normal” „mărfuri” și, prin urmare, intră în domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006? În opinia noastră, răspunsul este afirmativ.

66. Într-adevăr, considerăm că un vehicul cu utilizare mixtă, precum vehiculul lui AI, care conține atât un spațiu de locuit, cât și un spațiu de depozitare, trebuie să fie considerat ca fiind un vehicul care transportă „în mod normal” „mărfuri”, în sensul Regulamentului nr. 561/2006, și ca intrând în domeniul de aplicare al acestui regulament, indiferent dacă îndeplinește cerințele necesare pentru a fi calificat drept „autorulotă” în sensul Regulamentului 2018/858, în cazul în care spațiul de depozitare al unui astfel de vehicul (i) este separat sau se poate distinge fizic în alt mod de spațiul

[45] Într-adevăr, în conformitate cu punctul 5.1 din partea A din anexa I la Regulamentul 2018/858, echipamentele minime (inclusiv spațiile de depozitare) ale unei „autorulote” trebuie să fie „bine fixate în spațiul de locuit” (deși masa poate fi astfel concepută încât să se poată înlătura ușor).

[46] A se vedea punctul 14 de mai sus. Pe baza informațiilor furnizate în dosarul cauzei, s-ar părea că vehiculul lui AI este alcătuit din două părți distincte. Partea din față (interior) a vehiculului constă într-un spațiu de locuit pentru AI și familia sa (pe care aceștia îl folosesc în timpul deplasării), în timp ce partea din spate este concepută ca un spațiu de depozitare în care AI transportă scutere de zăpadă pentru el și familia sa. În orice caz, considerăm că este greu de conceput ca cele două scutere de zăpadă să poată fi integrate în spațiul de locuit al vehiculului lui AI (având în vedere dimensiunea lor).

[47] Dacă un vehicul precum cel al lui AI ar fi în continuare considerat ca folosit pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, atunci un asemenea vehicul ar fi exclus din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006. Într-adevăr, acesta nu ar îndeplini cerința prevăzută la articolul 2 alineatul (1) litera (b) din acest regulament întrucât, din informațiile disponibile în dosarul cauzei, nu rezultă că ar fi construit sau amenajat în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto.

de locuit (iar nu integrat în acesta), (ii) nu pare în mod rezonabil a fi conceput pentru a asigura depozitarea doar a bagajelor ocupanților vehiculului și (iii) constituie o caracteristică permanentă a vehiculului, în sensul că vehiculul este fie construit, fie amenajat în mod permanent pentru a include un astfel de spațiu.

67. Aceste trei criterii, care trebuie aplicate de instanțele naționale în fiecare caz concret, par să asigure, în opinia noastră, rezultatele dorite în marea majoritate a cazurilor.

68. În primul rând, acestea garantează, la un capăt al spectrului, că unui conducător auto profesionist de camion, care a amenajat cabina vehiculului astfel încât să includă permanent un spațiu de zi și un spațiu de dormit, i se aplică în continuare normele prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006 (fie pentru că spațiul de locuit nu îndeplinește toate cerințele prevăzute de Regulamentul 2018/858 pentru a putea fi considerat „autorulotă”, fie pentru că, în orice caz, spațiul de depozitare îndeplinește în continuare cele trei criterii menționate mai sus).

69. La celălalt capăt al spectrului, aceasta conduce de asemenea la concluzia că o autorulotă *nu* va fi considerată un vehicul care transportă „mărfuri” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 506/2006 pentru simplul fapt că dulapurile din spațiul de locuit al acesteia sunt pline de farfurii, de cești și de alte ustensile sau obiecte care în mod normal se află într-o „casă” sau pentru că un astfel de vehicul include un portbagaj sau un spațiu de depozitare care pare a fi conceput pentru a transporta doar bagajele pasagerilor sau are atașat un suport de biciclete ori o cutie portbagaj care se poate înlătura.

70. În al doilea rând, criteriile prevăzute la punctul 66 de mai sus oferă, de asemenea, o soluție adecvată (sau cel puțin evită rezultate absurde) în situații mai complexe și mai puțin clare. Pentru a ilustra acest aspect, ne vom baza pe trei exemple (ipotetice).

71. Primul exemplu: să ne referim la un surfer amator ce are o camionetă de peste 7,5 tone, care permite transportul a 50 de plăci de surf, atât pentru uzul propriu, cât și pentru cel al prietenilor săi, și în care el are, de asemenea, o saltea pe care doarme ocazional. Surferul transportă „mărfuri”? Da, deoarece vehiculul său *nu* prezintă toate caracteristicile enumerate în Regulamentul 2018/858 pentru a fi considerat „autorulotă” și, prin urmare, pentru a fi clasificat drept un vehicul conceput sau fabricat în principal pentru transportul de „persoane și al bagajelor acestora” și deoarece, în orice caz, este construit sau amenajat în mod permanent pentru a include un spațiu de depozitare clar identificabil care nu pare a fi conceput doar pentru transportul bagajelor sale. Cu alte cuvinte, surferul amator nu se află într-o situație diferită de cea descrisă la punctul 68 de mai sus referitoare la conducătorul auto profesionist al unui camion.

72. Al doilea exemplu: ce s-ar întâmpla dacă surferul ar avea o „autorulotă” propriu-zisă și ar transporta plăcile de surf ale prietenilor sau ale familiei sale într-un spațiu de depozitare nu mai mare decât un portbagaj destinat transportului de bagaje? Surferul *nu* ar transporta „mărfuri”. El s-ar afla în aceeași situație ca cea descrisă la punctul 69 de mai sus referitoare la autorulota „clasică”.

73. Al treilea exemplu (aici se complică lucrurile): ce s-ar întâmpla dacă aceleași plăci de surf (sau, de altfel, scuterele de zăpadă ale lui AI) ar fi transportate într-o remorcă foarte mare [48] tractată de o autorulotă? Faptul că remorca poate fi desprinsă de autorulotă ar împiedica vehiculul să fie considerat vehicul care transportă mărfuri? Credem că nu. Astfel, în sensul Regulamentului

[48] Se poate bineînțeles susține că, dacă remorca nu este mai mare decât portbagajul unei mașini obișnuite, atunci nu poate fi vorba de „transport de mărfuri”.

nr. 561/2006, un „vehicul” poate consta într-o combinație de vehicule [49]. Prin urmare, o remorcă cuplată la o autorulotă ar fi considerată ca formând o singură unitate a unui „vehicul”. Caracteristicile permanente ale remorcii (cum ar fi faptul că este construită sau amenajată în mod permanent ca spațiu de depozitare) ar putea, în opinia noastră, să fie transmise „vehiculului” în ansamblul său [50].

74. Astfel cum am arătat deja la punctul 59 de mai sus, este important de reținut că, pentru ca o operațiune de transport să intre sub incidența articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, nu este necesar ca vehiculul care efectuează această operațiune să fie utilizat *în principal* pentru transportul de mărfuri (astfel cum se prevede în Regulamentul 2018/858). Este suficient ca vehiculul să fie utilizat „*în mod normal*” [51] pentru transportul de mărfuri.

75. În opinia noastră, trebuie să se considere că un vehicul cu utilizare mixtă este utilizat „în mod normal” pentru transportul de mărfuri dacă (i) este construit sau amenajat în mod permanent astfel încât să conțină un spațiu de depozitare care (ii) este clar identificabil [52] și (iii) în mod rezonabil pare a fi conceput doar pentru a transporta bagajele pasagerilor [53]. Dacă vehiculul prezintă aceste caracteristici, nu este necesar să se evalueze dacă transportul de mărfuri are prioritate față de cel de persoane. În opinia noastră, conducătorul auto trebuie să respecte normele în materie de durate de conducere, pauze și perioade de repaus prevăzute în Regulamentul nr. 561/2006, precum și obligația de a avea un tahograf supus inspecției în mod corespunzător, dacă masa maximă autorizată a vehiculului depășește 3,5 tone (în cazul transportului de mărfuri în scopuri comerciale) sau 7,5 tone (în cazul transportului în scopuri necomerciale) [54].

76. Considerăm că această abordare este în concordanță cu definiția noțiunii de „mărfuri”, în sensul că vizează orice lucru tangibil, nu doar mărfurile care sunt destinate vânzării sau sunt utilizate pentru o tranzacție comercială, pe care am sugerat-o Curții în cadrul secțiunii precedente [55]. Este, de asemenea, în concordanță cu obiectivul de îmbunătățire a siguranței rutiere în general pe care legiuitorul Uniunii a urmărit să îl pună în aplicare prin Regulamentul nr. 561/2006 [56]. Astfel, această abordare asigură că vehiculele grele considerate de legiuitorul Uniunii a reprezenta un risc real pentru siguranța rutieră în general intră în sfera de aplicare a acestui regulament și nu se pot sustrage de la respectarea obligațiilor stabilite în regulament doar pentru simplul motiv că sunt parțial utilizate ca autorulotă.

[49] A se vedea articolul 4 litera (b) din Regulamentul nr. 561/2006.

[50] În opinia noastră, prin aceasta se diferențiază remorcile de suporturile pentru biciclete, de cutiile portbagaj sau de alte elemente pur accesorii, care nu afectează modul în care este definit vehiculul.

[51] Sublinierea noastră.

[52] Astfel cum am arătat la punctul 66 de mai sus, în cazul vehiculelor care includ un spațiu de locuit, spațiul de depozitare trebuie să fie separat sau să poată fi distins fizic de acest spațiu de locuit.

[53] De exemplu, prin evaluarea aspectului dacă o parte mai mare a vehiculului este utilizată pentru transportul de persoane decât pentru transportul de mărfuri sau dacă vehiculul este utilizat mai frecvent pentru transportul de persoane decât pentru transportul de mărfuri.

[54] În conformitate cu articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 coroborat cu articolul 3 litera (h) din acest regulament. Va deveni irelevant aspectul dacă vehiculul este construit sau amenajat în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto [articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 561/2006].

[55] Într-adevăr, cu soluția pe care o propunem, farfuriile, furculițele sau păturile aflate într-o autorulotă ar putea fi considerate în mod corect drept „mărfuri”. Cu toate acestea, vehiculul în ansamblul său ar putea fi considerat în continuare ca fiind utilizat pentru „transportul de călători” în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 561/2006 și nu ar fi considerat, exclusiv din acest motiv, ca fiind utilizat „în mod normal” pentru transportul de mărfuri în sensul articolului 2 alineatul (1) litera (a) din acest regulament.

[56] A se vedea punctele 45-48 de mai sus.

77. La acest punct, am dori să adăugăm că, în opinia noastră, categoria de vehicul de la nivelul Uniunii în care este înmatriculat vehiculul în registrul național de circulație rutieră este indicativă, dar nu decisivă. Mai trebuie să se aprecieze dacă vehiculul este utilizat „în mod normal” pentru transportul de mărfuri, adică dacă sunt întrunite criteriile pe care le-am prezentat mai sus. Instanța de trimitere a precizat, în cererea sa de decizie preliminară, că vehiculul lui AI este înmatriculat în categoria N_3 prevăzută de Regulamentul 2018/858, care cuprinde „autovehiculele concepute și fabricate în principal pentru transportul de marfă” cu o masă maximă care depășește 12 tone. În opinia noastră, faptul că vehiculul este înmatriculat în această categorie tinde în mod cert să indice că este utilizat „în mod normal” pentru transportul de mărfuri [57]. Însă acest aspect nu poate juca un rol decisiv în aprecierea instanțelor naționale. Dacă aceasta ar fi fost intenția sa, legiuitorul Uniunii ar fi făcut referire pur și simplu la aceste categorii în Regulamentul nr. 561/2006 [58].

78. Dorim să încheiem cu câteva observații cu privire la consecințele practice ale soluției pe care am propus-o. Aceasta nu implică în niciun caz faptul că toate vehiculele cu utilizare mixtă precum cel în discuție în prezenta cauză, care conțin atât un spațiu de locuit, cât și un spațiu de depozitare pentru transportul de mărfuri în scopuri necomerciale, trebuie să fie echipate cu un tahograf și nici că conducătorul auto al acestora trebuie să respecte normele în materie de durate de conducere, pauze și perioade de repaus prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006.

79. Astfel, după cum am arătat mai sus, conducătorii unor astfel de vehicule vor fi vizați de dispozițiile articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 și vor fi obligați să respecte normele prevăzute de acest regulament și de Regulamentul nr. 165/2014 (inclusiv obligația de a avea instalat un tahograf supus inspecției în mod corespunzător) numai în cazurile când se poate considera că vehiculul lor este utilizat „în mod normal” pentru transportul de mărfuri, iar masa maximă autorizată a vehiculului depășește 7,5 tone. Un număr semnificativ de autorulote cu utilizare mixtă, vehicule de camping și altele asemenea se situează sub acest prag. Prin urmare, operațiunile de transport efectuate cu acestea sunt, pur și simplu, excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 [59].

[57] Observăm, cu toate acestea, că, în Regulamentul 2018/858, legiuitorul Uniunii a optat pentru un criteriu ușor diferit față de cel stabilit în Regulamentul nr. 561/2006, întrucât a impus ca vehiculul să fie utilizat „în principal” pentru transportul de marfă (iar nu să fie utilizat „în mod normal” în acest scop).

[58] Într-adevăr, categoriile de vehicule stabilite în Regulamentul 2018/858 existau deja înainte de adoptarea acestuia [a se vedea anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO 2007, L 263, p. 1) și, anterior, Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora (JO 1970, L 42, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 1, p. 41).

[59] Din motive de claritate, adăugăm că AI nu ar fi obligat să respecte normele în materie de durate de conducere, pauze și perioade de repaus care sunt cuprinse în acest regulament, nici obligația ca vehiculul său să fie echipat cu un tahograf supus inspecției în mod corespunzător, dacă instanța de trimitere ar putea stabili că masa maximă autorizată a vehiculului său nu depășește 7,5 tone.

V. Concluzie

80. Având în vedere cele de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Hovrätten för Nedre Norrland (Curtea de Apel cu sediul în Sundsvall, Suedia) după cum urmează:

1) Articolul 2 alineatul (1) litera (a) 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 coroborat cu articolul 4 litera (b) prima liniuță și cu articolul 3 din acest regulament

   trebuie interpretat în sensul că impune ca vehiculul care efectuează transportul să fie utilizat „în mod normal” pentru transportul de mărfuri. Categoria în care un vehicul este înmatriculat în registrul național de circulație nu este decisivă în această privință. Faptul că mărfurile sunt transportate în scopuri necomerciale, iar nu comerciale, nu se opune ca transportul să intre sub incidența acestei dispoziții și în domeniul de aplicare al acestui regulament.

2) Articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 coroborat cu articolul 4 litera (b) prima liniuță din acest regulament

   trebuie interpretat în sensul că un vehicul cu utilizare mixtă care conține atât un spațiu de locuit pentru ocupanții săi, cât și un spațiu de depozitare în scopul transportului de mărfuri trebuie considerat ca fiind utilizat „în mod normal” pentru transportul de mărfuri și va intra prin urmare sub incidența articolului 2 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, cu condiția ca spațiul de depozitare (i) să fie separat sau să se distingă fizic în alt mod de spațiul de locuit (iar nu integrat în acesta), (ii) să nu pară în mod rezonabil a fi conceput pentru a asigura depozitarea doar a bagajelor ocupanților vehiculului și (iii) să constituie o caracteristică permanentă a vehiculului, în sensul că vehiculul este fie construit, fie amenajat în mod permanent pentru a include respectivul spațiu de depozitare.