Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
NICHOLAS EMILIOU
presentate il 24 novembre 2022 [1]

Causa C-666/21

AI,
Åklagarmyndigheten

[domanda di pronuncia pregiudiziale, proposta dallo Hovrätten för Nedre Norrland (Corte d'appello di Sundsvall, Svezia)]

«Domanda di pronuncia pregiudiziale – Trasporti – Armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada – Regolamento (CE) n. 561/2006 – Campo di applicazione – Articolo 2, paragrafo 1, lettera a) – Nozione di "trasporto su strada di merci" – Veicolo ad uso misto – Veicolo contenente sia un'area abitabile temporanea sia un vano di carico per il trasporto di motoslitte – Trasporto non commerciale di merci – Tachigrafi – Obbligo di fare ispezionare tali tachigrafi»

I. Introduzione

1. AI – il ricorrente nel procedimento principale – è un *aficionado* di motoslitte che è stato fermato dalla polizia in Svezia mentre si recava ad una gara di motoslitte. L'uomo era alla guida di un veicolo del peso di oltre 17 tonnellate, che era stato adattato per fornire un'area abitabile temporanea per lui e la sua famiglia durante i loro viaggi e che comprendeva un vano di carico abbastanza grande da contenere almeno due motoslitte.

2. La controversia dinanzi allo Hovrätten för Nedre Norrland (Corte d'appello di Sundsvall, Svezia) tra AI e il Åklagarmyndigheten (pubblico ministero, Svezia) verte sulla questione se AI avesse l'obbligo di far ispezionare il tachigrafo [2] montato sul suo veicolo in conformità ai requisiti stabiliti dal regolamento (UE) n. 165/2014 [3]. Tale questione richiede innanzitutto di chiarire se il veicolo di AI rientri nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006 [4], dato che i vari

[1] Lingua originale: l'inglese.

[2] Un tachigrafo è un apparecchio posto all'interno di un veicolo che registra, tra l'altro, la velocità, la distanza percorsa e i periodi di sosta, utilizzato per controllare, in particolare, l'orario di lavoro legale del conducente.

[3] Regolamento 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 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 (GU 2014, L 60, pag. 1).

[4] Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU 2006, L 102, pag. 1).

obblighi relativi ai tachigrafi previsti dal regolamento n. 165/2014, tra cui la necessità di far ispezionare correttamente tali dispositivi, si applicano solo ai veicoli oggetto del regolamento n. 561/2006 [5].

3. In tale contesto, il giudice del rinvio si chiede se il veicolo di AI rientri nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, il quale prevede che tale regolamento si applichi, tra l'altro, «al trasporto su strada (...) di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile (...) superiore a 3,5 tonnellate». In particolare, la Corte è chiamata a chiarire, in sostanza, se tale disposizione riguardi i veicoli che, come quello di AI, sono immatricolati come «veicoli progettati e costruiti per il trasporto di merci con una massa massima che supera le 12 tonnellate», ma che sono utilizzati sia come area abitabile per il proprietario del veicolo e la sua famiglia, sia per trasportare beni mobili (nel caso di specie, motoslitte) a fini *non commerciali*.

4. In breve, per le ragioni che esporrò di seguito, sono del parere che l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 si applichi a tali veicoli.

II. Contesto giuridico

A. Diritto dell'Unione

1. Regolamento n. 561/2006

5. Il considerando 17 del regolamento n. 561/2006 recita:

«Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo (...)».

6. L'articolo 1 del regolamento n. 561/2006 stabilisce che il suo scopo è quello di «disciplina[re] 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 (...) nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale» così come quello di «ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri [e] promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada».

7. L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006 dispone:

«Il presente regolamento si applica al trasporto su strada:

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

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

[5] V. articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 165/2014.

8. L'articolo 3 di tale regolamento stabilisce, nella parte pertinente:

«Il presente regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di:

(...)

(h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;

(...)».

9. L'articolo 4 del regolamento n. 561/2006 dispone quanto segue:

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

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

[...]».

2. Regolamento n. 165/2014

10. L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 165/2014 prevede quanto segue:

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

11. Ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 165/2014:

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

B. Diritto nazionale

12. Ai sensi della guida amministrativa non vincolante pubblicata dal Transportstyrelsen (Agenzia svedese per i trasporti), un camper può avere la forma di un autoveicolo adibito al trasporto di persone, di un autocarro o di un autobus registrati. Risulta manifestamente da tale documento che l'Agenzia svedese per i trasporti considera che tutti i camper registrati come autoveicolo adibito al trasporto di persone, autocarro o autobus sono disciplinati dalle norme riguardanti gli orari di guida e i periodi di riposo previsti dal regolamento n. 561/2006 qualora la loro massa massima ammissibile sia superiore a 7,5 tonnellate, indipendentemente dalla natura «commerciale» o meno del trasporto.

III. Fatti, procedimento nazionale e questioni pregiudiziali

13. Il 4 aprile 2019, AI è stato fermato dalla polizia svedese su una strada pubblica per eccesso di velocità. Durante il controllo di polizia, è stato accertato che il tachigrafo installato sul veicolo di AI non era stato ispezionato entro il periodo prescritto dall'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 165/2014. Inoltre, non conteneva un disco. AI ha dichiarato di avere due motoslitte nella parte posteriore del suo veicolo e che si stava recando a una gara di motoslitte.

14. Secondo il giudice del rinvio, il veicolo di AI è stato immatricolato presso il vägtrafikregistret (registro della circolazione stradale, Svezia) come un autocarro nella categoria di veicoli UE N_3[6], che ha ad oggetto i «veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci con una massa massima superiore a 12 tonnellate». Il veicolo ha spazio per sei passeggeri. È alto 3,6 metri, lungo 14,7 metri e ha una massa accertata di 17 680 kg. L'aspetto esterno è simile a quello di un autobus o di un pullman. La parte anteriore (interna) del veicolo è costituita da un'area abitabile per AI e la sua famiglia (che essi utilizzano quando viaggiano), mentre la parte posteriore è progettata come area di carico per il trasporto di motoslitte.

15. Con decisione del 7 settembre 2020, AI è stato condannato per eccesso di velocità dal Sundsvalls tingsrätt (Tribunale locale di Sundsvall, Svezia). Tuttavia, è stato successivamente assolto dall'accusa di aver violato il paragrafo 6 del capitolo 9 del Förordning (2004:865) om kör – och vilotider sam färdskrivare, m.m. (2004:865; regolamento sui periodi di guida, i periodi di riposo e i tachigrafi, ecc.). Tale disposizione prevede l'imposizione di una multa ai conducenti che, intenzionalmente o colpevolmente, utilizzano un tachigrafo non ispezionato conformemente all'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento n. 165/2014.

16. Sia AI che l'Ufficio del pubblico ministero hanno interposto appello avverso tale decisione dinanzi allo Hovrätten för Nedre Norrland (Corte d'appello di Sundsvall), ossia il giudice del rinvio nella presente causa.

17. Dinanzi al giudice del rinvio, il pubblico ministero sostiene che AI è obbligato a far installare un tachigrafo (debitamente ispezionato) nel suo veicolo, in quanto quest'ultimo è utilizzato per trasportare «merci» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006. AI contesta tale affermazione e sostiene di non essere soggetto a tale obbligo in quanto il suo veicolo non è utilizzato per il trasporto commerciale di merci, bensì come camper per uso privato.

18. In tale contesto, il giudice del rinvio si chiede se il fatto che il veicolo di AI abbia come destinazione principale quella di fornire un'area abitabile temporanea (ad uso privato di AI) debba comportare la sua esclusione dal campo di applicazione del regolamento n. 561/2006.

19. A questo proposito, detto giudice osserva che non c'è nulla nel testo del regolamento n. 561/2006 che suggerisca che la destinazione principale o l'uso effettivo dei veicoli abbia un impatto diretto sull'interpretazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, a condizione che il veicolo possa essere utilizzato anche per il «trasporto su strada di merci». Inoltre, dal considerando 6 del regolamento n. 561/2006 risulterebbe che il campo di applicazione di tale regolamento è definito chiaramente con riferimento a «categorie di veicoli».

[6] I veicoli appartenenti alla categoria di veicoli UE N_3 sono definiti, all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU 2018, L 151, pag. 1), come «veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci (...) con una massa massima superiore a 12 tonnellate».

Di conseguenza, sembra che la categoria sotto la quale il veicolo è registrato nel registro della circolazione stradale possa essere rilevante per stabilire se l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 si applichi a un determinato veicolo.

20. Il giudice del rinvio si chiede tuttavia se il fatto che tale veicolo abbia la «possibilità pratica di trasportare merci» sia sufficiente ai fini dell'applicazione di tale disposizione. Esso spiega che, se fosse sufficiente che un veicolo sia in grado di trasportare «merci» perché si applichi l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, allora sarebbe difficile interpretare tale disposizione nel senso che, in pratica, solo la massa massima ammissibile del veicolo (cioè, superiore o meno alle 3,5 tonnellate) sarebbe rilevante per stabilire se un veicolo rientra nel campo di applicazione di tale regolamento.

21. Inoltre, dopo aver rilevato che il termine «merci» non è definito nel regolamento n. 561/2006, tale giudice sottolinea che, nel linguaggio corrente, l'attrezzatura privata sarebbe raramente classificata come «merce». L'espressione «trasporto su strada di merci», utilizzata all'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, sembrerebbe quindi suggerire che tale regolamento sia destinato a coprire essenzialmente il trasporto commerciale nell'ambito dell'attività economica. Questa interpretazione sarebbe confermata anche dalla finalità dichiarata del regolamento, ossia armonizzare le condizioni di concorrenza nel settore stradale e migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale.

22. Il giudice del rinvio sottolinea, tuttavia, che l'articolo 3, lettere h) e i), del regolamento n. 561/2006 indica chiaramente che alcuni veicoli utilizzati per il trasporto non commerciale possono rientrare nel campo di applicazione di tale regolamento. Pertanto, all'espressione «trasporto su strada di merci» dovrebbe essere attribuita un'ampia portata. Tale interpretazione sarebbe rafforzata, tra l'altro, dalla definizione della nozione di «conducente» fornita dall'articolo 4, lettera c), del regolamento n. 561/2006, da cui si evince che, per rientrare in tale definizione, una persona non deve necessariamente guidare il veicolo nell'ambito delle sue funzioni.

23. Alla luce di tali considerazioni, il giudice del rinvio ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte di giustizia le seguenti questioni pregiudiziali:

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

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

24. La domanda di pronuncia pregiudiziale, del 25 ottobre 2021, è stata registrata il 5 novembre 2021. Solo la Commissione europea ha presentato osservazioni scritte. Non è stata tenuta alcuna udienza.

IV. Analisi

25. Il regolamento n. 561/2006 stabilisce una serie di norme relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo che devono essere rispettate dai conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada. Per garantire l'osservanza di tali norme, il regolamento n. 165/2014 stabilisce una serie di obblighi relativi all'omologazione, all'installazione, all'ispezione e all'uso di apparecchi di controllo, quali i tachigrafi, utilizzati per registrare dati relativi, tra l'altro, all'attività del conducente e alla distanza percorsa.

26. Il campo di applicazione del regolamento n. 561/2006, che è identico a quello del regolamento n. 165/2014[7], è definito all'articolo 2, paragrafo 1, che prevede che tale regolamento si applichi al «trasporto su strada (...) di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate» [articolo 2, paragrafo 1, lettera a)] e al «trasporto su strada (...) di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine» [articolo 2, paragrafo 1, lettera b)]. La presente causa riguarda la prima di queste due categorie.

27. Con le sue due questioni, che analizzerò congiuntamente, il giudice del rinvio si chiede, in sostanza, se un veicolo ad uso misto come quello di cui trattasi nel caso di specie, che comprende sia un'area abitativa temporanea per AI e la sua famiglia sia un'area di carico per il trasporto di motoslitte a fini ricreativi, rientri nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, con la conseguenza che il conducente di tale veicolo è soggetto alle norme di tale regolamento e del regolamento n. 165/2014 e il veicolo deve essere dotato di un tachigrafo (debitamente ispezionato) conformemente a quest'ultimo regolamento.

28. Nelle seguenti sezioni indicherò i motivi per cui nel caso di specie la risposta dev'essere affermativa. In primo luogo, spiegherò che la circostanza che un tale veicolo trasporti beni mobili (nella fattispecie, motoslitte) a fini non commerciali non può impedire di considerarlo un veicolo che trasporta «merci» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 e, pertanto, di farlo rientrare nel campo di applicazione di tale regolamento (A). In secondo luogo, specificherò che, a condizione che siano soddisfatti determinati criteri, il fatto che tale veicolo sia utilizzato essenzialmente come area abitabile dai suoi occupanti non impedisce che lo stesso sia oggetto di tale disposizione e che rientri nel campo di applicazione del regolamento n. 561/2006 (B).

A. Un veicolo che trasporta merci a fini non commerciali può rientrare nel campo di applicazione del regolamento n. 561/2006?

29. Affinché una determinata situazione rientri nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, devono essere soddisfatte due condizioni cumulative: in primo luogo, il trasporto in questione deve rientrare nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), o dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), di tale regolamento (condizione positiva) e, in secondo luogo, non deve rientrare in nessuna delle esclusioni elencate all'articolo 3 di tale regolamento

[7] V. il precedente paragrafo 2. Come ho indicato nella precedente nota 5, dall'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 165/2014 emerge chiaramente che il campo di applicazione di tale regolamento è identico a quello del regolamento n. 561/2006.

(condizione negativa)[8]. Tale disposizione elenca le operazioni di «trasporto» che, sebbene rientrerebbero nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettere a) o b), del regolamento n. 561/2006, sono specificamente escluse dal campo di applicazione delle norme contenute in tale regolamento e nel regolamento n. 165/2014, in quanto effettuate da veicoli che possiedono determinate caratteristiche specifiche e permanenti[9] e/o sono riservati a un uso[10] che non può essere considerato una minaccia per gli obiettivi perseguiti da tali regolamenti[11].

30. Le parti del procedimento principale non contestano che AI trasporti motoslitte a fini ricreativi. Tali parti, tuttavia, controvertono sulla questione se la circostanza che tali merci siano trasportate a fini non commerciali impedisca all'operazione di trasporto di AI di soddisfare la condizione positiva a cui ho fatto riferimento nel paragrafo precedente. A tale riguardo, il giudice del rinvio chiede alla Corte di precisare se la nozione di «trasporto su strada di merci», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, debba essere interpretata nel senso che essa comprende unicamente beni mobili o cose trasportati a fini commerciali. In tal caso, tale disposizione non si applicherebbe all'operazione di trasporto effettuata da AI, che sarebbe esclusa dall'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 per la sua natura non commerciale.

31. A mio avviso, una tale interpretazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 non sarebbe corretta. Infatti, è giocoforza constatare che tale disposizione non riguarda soltanto il «trasporto di merci» a fini commerciali, ma può anche applicarsi ai trasporti di beni mobili o cose che sono riservati ad uso privato e non commerciale (in questo caso, esclusivamente nell'ambito dell'attività ricreativa di AI).

32. Diverse ragioni mi conducono a questa conclusione.

33. In primo luogo, è evidente dal testo dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 che tale disposizione non contiene alcun riferimento alla necessità che le operazioni di trasporto contemplate da tale disposizione abbiano carattere professionale o commerciale.

34. In secondo luogo, tale requisito non può essere dedotto dal termine «merci», utilizzato in tale disposizione. È vero che il regolamento n. 561/2006 non contiene alcuna definizione di tale termine[12] e che, se si cercasse di accertarne il significato e la portata, conformemente alla giurisprudenza costante della Corte[13], con riferimento al suo senso abituale nel linguaggio corrente, si potrebbe ricavare che per «merci» si potrebbero intendere i «beni» che vengono fabbricati o prodotti per essere venduti nell'ambito di transazioni commerciali[14].

8 Rilevo che, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006, gli Stati membri possono concedere sul loro territorio ulteriori deroghe alle norme generali relative al personale viaggiante, ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo previste da tale regolamento (ossia quelle di cui agli articoli da 5 a 9). Tali eccezioni si applicano ai trasporti effettuati da determinati veicoli (diversi da quelli elencati all'articolo 3).

9 Ad esempio, «veicoli speciali» nell'articolo 3, lettere e) e f).

10 Ad esempio, veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri [articolo 3, lettera a)] o i veicoli utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio [articolo 3, lettera d)].

11 Per quanto riguarda la combinazione di entrambi gli elementi (caratteristiche permanenti e utilizzo), v. articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006, che si applica ai veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate *e* adibiti al trasporto non commerciale di merci.

12 In particolare, rilevo che il termine «merci» non figura tra le definizioni fornite all'articolo 4 del regolamento n. 561/2006.

13 V., in tal senso, sentenza del 3 ottobre 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punto 18 e la giurisprudenza citata).

14 V. la definizione del termine «goods» nel Collins Dictionary (https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods). [NdT.: v. la definizione del termine «merce» nel vocabolario Treccani (https://www.treccani.it/vocabolario/merce/)]. Ciò detto, rilevo che il Cambridge Dictionary sembra aver optato per una definizione più ampia, comprendente non solo i «beni in vendita», ma anche i «beni propri» (https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods).

35. Tuttavia, questa constatazione deve essere ponderata con il fatto che, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, di tale regolamento, gli Stati membri possono concedere deroghe (facoltative) per il trasporto di «materiale o attrezzature utilizzati dal conducente nell'esercizio della sua professione» [articolo 13, paragrafo 1, lettera d), secondo trattino] o di «materiale per circhi o parchi di divertimenti» [articolo 13, paragrafo 1, lettera j)]. Tali operazioni di trasporto, che riguardano beni utilizzati nell'ambito di un'attività professionale ma che *non* sono destinati alla vendita, rientrano pertanto nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, a meno che non siano specificamente esclusi dalla legislazione nazionale degli Stati membri. A mio avviso, quindi, è chiaro che il termine «merci» in tale disposizione non si limita ai «beni» destinati alla vendita.

36. Non mi sembra neppure che tale termine sia limitato, in misura più ampia, ai «beni» connessi a una transazione commerciale. Infatti, il regolamento n. 561/2006 utilizza il termine «merci» in almeno due casi, senza alcun nesso con una transazione commerciale bensì con riferimento al «trasporto non commerciale» [15].

37. Rilevo inoltre che, nel contesto di un altro regolamento del settore del trasporto stradale, ossia il regolamento 2018/858, il termine «merci» è definito [16] come «essenzialmente *qualsiasi* cosa mobile» [17]. Inoltre, nella sua giurisprudenza la Corte ha generalmente attribuito un significato ampio al concetto di «merci» [18], in particolare nell'interpretazione delle disposizioni del Trattato FUE relative sulla libera circolazione di merci [19]. In tale contesto, essa ha chiaramente affermato che il fatto che le merci siano trasportate ai fini della loro vendita o per uso o consumo personale è *irrilevante* [20].

38. In terzo luogo, un'interpretazione nel contesto dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, in combinato disposto con l'articolo 3 e, in particolare, dell'articolo 3, lettera h), che prevede, in sostanza, che tale regolamento non si applica al trasporto non commerciale di merci con veicoli di peso inferiore a 7,5 tonnellate, conferma, a mio avviso, che il campo di applicazione della prima disposizione non è limitato al «trasporto di merci» di natura commerciale.

39. Per essere precisi, affinché un veicolo possa beneficiare dell'esclusione di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006, devono essere soddisfatte due condizioni cumulative. In primo luogo, il veicolo deve essere utilizzato per il «trasporto non commerciale di merci» [21] e, in secondo luogo, la sua massa massima ammissibile non deve superare le 7,5 tonnellate. È chiaro

15 V. testualmente l'articolo 3, lettere h) e i), del regolamento n. 561/2006.

16 Al punto 1.3 dell'introduzione dell'allegato I di tale regolamento, intitolato «Definizioni generali, criteri di classificazione dei veicoli, tipi di veicoli e tipi di carrozzeria».

17 Il corsivo è mio.

18 V. sentenza dell'8 giugno 2017, Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, punto 53 e la giurisprudenza citata).

19 V., ad esempio, sentenza del 10 dicembre 1968, Commissione/Italia (7/68, EU:C:1968:51).

20 V., in tal senso, sentenza del 23 gennaio 2018, Buhagiar e a. (C-267/16, EU:C:2018:26, punto 67 e la giurisprudenza citata). In tale sentenza la Corte ha chiarito che, mentre per «merci» occorre intendere, ai sensi delle disposizioni del Trattato FUE, «i prodotti valutabili in denaro che, in quanto tali, *possono* costituire oggetto di operazioni commerciali» (il corsivo è mio), non vi è alcun obbligo che esse siano utilizzate per scopi commerciali o persino che siano destinate ad essere utilizzate come tali.

21 Nell'ultima versione consolidata del regolamento n. 561/2006 [come modificata dal regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020 (GU 2020, L 249, pag. 1)], il termine «trasporto non commerciale» è definito [all'articolo 4, lettera r)] come «qualsiasi trasporto su strada che non rientri nel trasporto per conto terzi o per conto proprio, per il quale non sia percepita alcuna retribuzione diretta o indiretta e che non generi direttamente o indirettamente alcun reddito per il conducente del veicolo o per altri, e che non sia legato a un'attività commerciale o professionale».

che l'esistenza di questo secondo requisito può significare solo una cosa: l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento può infatti applicarsi al trasporto di «merci» per uso non commerciale se la massa massima ammissibile del veicolo in questione supera tale soglia [22].

40. Le operazioni di trasporto effettuate da veicoli adibiti al trasporto di merci a fini *non commerciali* possono beneficiare, come sottolineato dallo stesso giudice del rinvio, anche di un'altra esclusione, vale a dire quella prevista dall'articolo 3, lettera i), del regolamento n. 561/2006, che si applica ai «veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione dello Stato membro nel quale circolano e sono utilizzati per il *trasporto non commerciale* di passeggeri o di merci» [23]. Anche in questo caso, i limiti di tale esclusione sono chiari. Il legislatore dell'Unione sembra, anche in questo caso, aver ritenuto non sufficiente il fatto che il veicolo trasporti merci senza fini commerciali per escludere tale trasporto dal campo di applicazione di tale regolamento e, pertanto, aver proceduto sulla base della considerazione che l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento possa applicarsi al trasporto di merci senza fini commerciali.

41. Nel complesso, il fatto che l'articolo 3 del regolamento n. 561/2006 preveda non solo una, ma ben due esclusioni, definite in modo restrittivo, relative a casi specifici di trasporto di «merci» senza fini commerciali, testimonia, a mio avviso, che tali trasporti non sono completamente esclusi dal campo di applicazione di tale regolamento.

42. A mio avviso, qualsiasi altra interpretazione sarebbe contra legem. Infatti, la Corte ha costantemente affermato che l'articolo 3 di tale regolamento non può essere inteso in modo tale da estendere i suoi effetti al di là di quanto necessario per salvaguardare gli interessi che esso mira a tutelare, e che la portata delle esclusioni elencate in tale disposizione deve essere determinata alla luce degli obiettivi perseguiti da tale regolamento [24]. Se il legislatore dell'Unione avesse inteso creare un'esclusione generale per tutti i veicoli che trasportano merci di natura non commerciale, l'articolo 3, lettere h) e i), di tale regolamento non avrebbe limitato le esclusioni ivi previste a categorie specifiche di merci trasportate, bensì avrebbe semplicemente fatto riferimento al trasporto di merci senza fini commerciali [25].

43. Ne consegue, a mio avviso, che l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 si applica, in linea di principio [26], al trasporto di «merci», indipendentemente dal fatto che tale trasporto sia di natura commerciale o non commerciale. Tuttavia, quando le merci sono trasportate senza fini commerciali, solo i veicoli la cui massa massima ammissibile supera le 7,5 tonnellate rientrano in tale disposizione [poiché i veicoli al di sotto di tale soglia sono esclusi ai sensi dell'articolo 3, lettera h), di tale regolamento].

44. Tale interpretazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 è avvalorata dagli obiettivi perseguiti da tale regolamento.

22 A meno che, ovviamente, la fattispecie in questione non rientri nell'ambito di un'altra esclusione elencata all'articolo 3 del regolamento n. 561/2006 [come l'articolo 3, lettera i)] o di una delle deroghe all'articolo 13, paragrafo 1, di tale regolamento.

23 Il corsivo è mio.

24 V., in tal senso, sentenza del 9 settembre 2021, Ministère public (Sanzioni extraterritoriali) (C-906/19, EU:C:2021:715, punto 33, e la giurisprudenza citata).

25 V., per analogia, sentenza del 28 luglio 2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, punto 30), relativa all'interpretazione della nozione di «materiale» di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), secondo trattino, del regolamento n. 561/2006 (che è stato intanto modificato).

26 Anche in questo caso, salvo nel caso in cui l'operazione di trasporto benefici di una delle esclusioni o deroghe elencate all'articolo 3 o all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006.

45. A tal riguardo, ricordo che il regolamento n. 561/2006 persegue tre obiettivi: armonizzare le condizioni di concorrenza per quanto riguarda il settore stradale, migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica e migliorare la sicurezza stradale in *generale* (per tutti i veicoli)[27]. La Corte ha già confermato in precedenza che il trasporto di merci senza fini commerciali non pregiudica la concorrenza nel settore dei trasporti su strada, né ostacola la realizzazione dell'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro in tale settore[28]. Tuttavia, concordo con la Commissione sul fatto che il legislatore dell'Unione sembra aver ritenuto che tali operazioni di trasporto possono comportare con un altro grado di probabilità un rischio per la sicurezza stradale, in particolare quando la massa massima ammissibile dei veicoli interessati è superiore a 7,5 tonnellate (o, come nel caso del veicolo di AI, quando pesa in realtà oltre 17 tonnellate). Infatti, il Parlamento europeo ha sottolineato, durante la prima lettura[29] del progetto di proposta della Commissione per l'adozione del regolamento n. 561/2006[30], che l'«aspetto della sicurezza stradale» non può essere limitato, a suo avviso, al settore commerciale e dovrebbe applicarsi anche al trasporto di cose senza fini di lucro.

46. Vale anche la pena di ricordare che la Corte ha insistito sull'importanza dell'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale in generale in una serie di sentenze sull'interpretazione delle esclusioni e delle deroghe previste dal regolamento n. 561/2006[31].

47. Ritengo che, se tutte le operazioni di trasporto intraprese per trasportare merci senza fini commerciali dovessero essere escluse dall'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, che il legislatore dell'Unione ha inteso perseguire adottando il regolamento n. 561/2006, sarebbe pregiudicato[32]. Il fatto che questo tipo di trasporto sia meno frequente rispetto a quello effettuato nell'ambito di un'attività commerciale[33] è, a mio avviso, irrilevante: AI potrebbe benissimo svegliarsi una mattina e decidere di guidare il suo veicolo di oltre 17 tonnellate per 20 ore consecutive senza alcuna interruzione, un'eventualità che potrebbe avere effetti negativi significativi sulla sicurezza stradale in generale (non da ultimo per il peso di tale veicolo).

[27] Considerando 17 e articolo 1 del regolamento n. 561/2006. V. anche sentenza del 9 settembre 2021, Ministère public (Sanzioni extraterritoriali) (C-906/19, EU:C:2021:715, punto 29). Come ho affermato nelle mie conclusioni nella causa Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, nota 7), questi tre obiettivi sono, in una certa misura, tra loro collegati. Assicurando un'alternanza di periodi di guida e di periodi di riposo, le disposizioni del regolamento n. 561/2006 tutelano i conducenti e gli equipaggi di veicoli usati per il trasporto su strada dalle conseguenze dannose di tempi di guida eccessivi e mal distribuiti. Poiché la stanchezza e la mancanza di riposo dei conducenti di tali veicoli sono riconosciute come cause di incidenti stradali, dette norme tutelano allo stesso tempo la sicurezza stradale. Infine, poiché gli usi professionali basati sull'indebito sfruttamento dei conducenti e del personale viaggiante di cui trattasi falsano la concorrenza nel settore dei trasporti, le norme in parola garantiscono condizioni di parità a tale riguardo.

[28] V. sentenza del 3 ottobre 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punti 35 e 36).

[29] V. la «Motivazione» dell'emendamento 22 della «Risoluzione legislativa del Parlamento europeo sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada [COM(2001) 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241(COD)]» (disponibile a questo indirizzo: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_EN.html?redirect#_section2).

[30] V. proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada [COM(2001) 573 definitivo].

[31] V., ad esempio, sentenza del 9 settembre 2021, Ministère public (Sanzioni extraterritoriali) (C-906/19, EU:C:2021:715, punto 38), relativa all'interpretazione dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, e sentenza del 13 marzo 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, punti da 40 a 42), relativa all'interpretazione dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), di tale regolamento. Osservo che, al punto 42 di quest'ultima sentenza, la Corte ha specificamente indicato che la portata dell'articolo 13, paragrafo 1, lettera h), doveva essere «determinata in funzione degli obiettivi perseguiti dal [regolamento n. 561/2006], *compreso quello della sicurezza stradale*» (il corsivo è mio).

[32] Inoltre, alle esclusioni di cui all'articolo 3, lettere h) e i), di tale regolamento si conferirebbe una portata che va ben oltre la loro chiara formulazione.

[33] AI probabilmente trascorre meno tempo sulla strada con il suo camion e le sue due motoslitte rispetto a un trasportatore professionale di merci commerciali da vendere che guida da Stoccolma (Svezia) a Göteborg (Svezia) a giorni alterni.

48. Ritengo che questo tipo di situazione avesse una rilevanza primaria nell'intenzione del legislatore dell'Unione quando ha deciso di limitare l'esclusione di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006 al «trasporto non commerciale di merci» da parte di veicoli la cui massa massima ammissibile non eccede le 7,5 tonnellate [34]. Pertanto, concordo con la Commissione sulla tesi che escludere sistematicamente tali operazioni di trasporto dal campo di applicazione del regolamento sarebbe incompatibile con il raggiungimento di tale obiettivo.

49. Inoltre, non ritengo che la sentenza della Corte nella causa Lundberg [35] fornisca alcun sostegno a favore di un'interpretazione contraria. A prima vista, si potrebbe ritenere che la controversia sottoposta ai giudici nazionali nella presente causa sia simile a quella oggetto del procedimento principale. Infatti, come AI, il sig. Lundberg era proprietario e pilota di un veicolo che utilizzava per trasportare un altro veicolo a motore, vale a dire un'auto da rally (in un rimorchio agganciato al primo veicolo). Egli si dedicava, nel tempo libero, allo sport automobilistico come pilota di rally a livello amatoriale. Tuttavia, a differenza di AI (il cui veicolo pesa più di 17 tonnellate), il veicolo del sig. Lundberg aveva una massa complessiva *non* superiore a 7,5 tonnellate.

50. A mio avviso, è stato questo specifico elemento, e non il semplice fatto che il sig. Lundberg trasportasse la sua auto da rally per scopi non professionali e non commerciali, che ha indotto la Corte a concludere che tale operazione di trasporto rientrasse perfettamente nel campo di applicazione dell'esclusione di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006 e, che pertanto, fosse esclusa dal campo di applicazione di tale strumento normativo [36]. Inoltre, in tale causa la Corte non è stata chiamata a interpretare la portata dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento, ma solo la portata dell'esclusione di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006.

51. A mio avviso, si dovrebbe quindi resistere alla tentazione di applicare la soluzione giurisprudenziale adottata dalla Corte nella causa Lundberg al complesso fattuale in esame nella causa principale per il solo fatto che, anche nella presente causa, AI trasporta merci nell'ambito della sua attività ricreativa [37]. A tale proposito, ricordo che le parti del procedimento principale non contestano il fatto che la massa massima ammissibile del veicolo di AI sia superiore a 7,5 tonnellate e che, pertanto, tale veicolo non rientri nell'esclusione prevista dall'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006.

52. Alla luce di quanto precede, mi sembra chiaro che l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 non è limitato al trasporto di merci di natura commerciale. La definizione contenuta in tale disposizione comprende anche - e le norme di tale regolamento e

[34] Nel regime precedentemente applicabile, i «veicoli adibiti al trasporto non commerciale dei beni per uso privato» erano esclusi *nel loro complesso* [(v. articolo 4, punto 12, 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 1985, L 370, pag. 1)]. Tuttavia, il legislatore dell'Unione ha espressamente modificato questa esclusione quando ha adottato il regolamento n. 561/2006 e ha inserito come requisito aggiuntivo che la massa massima ammissibile del veicolo non eccede le 7,5 tonnellate.

[35] Sentenza del 3 ottobre 2013 (C-317/12, EU:C:2013:631) (in prosieguo: la «sentenza Lundberg»).

[36] Infatti, sebbene la Corte abbia affermato, al punto 32 di tale sentenza, che la finalità dell'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006 fosse quella di «evitare di far ricadere nell'ambito di applicazione di detto regolamento i trasporti di merci effettuati da privati che esulano da qualsiasi attività professionale o commerciale», lo ha fatto solo dopo aver sottolineato che tale disposizione si applica solo ai veicoli la cui massa massima ammissibile non sia superiore a 7,5 tonnellate.

[37] A mio avviso, bisogna anche fare attenzione a non estrapolare dal loro contesto alcune conclusioni della Corte nella causa Lundberg. A titolo esemplificativo, è vero che la Corte ha osservato (al punto 28 di quella sentenza) che le disposizioni del regolamento n. 561/2006 si applicano *principalmente* ai conducenti professionali e non ai conducenti a titolo privato. Tuttavia, essa non ha affermato che tali norme si applicano *esclusivamente* ai conducenti professionali. Inoltre, tale punto è immediatamente preceduto da una frase che ricorda che l'articolo 4, lettera c), di tale regolamento definisce la nozione di «conducente» come «chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo», da cui risulta evidente, come sottolineato dallo stesso giudice del rinvio, che il regolamento n. 561/2006 non si applica solo ai conducenti professionali.

del regolamento n. 165/2014 si applicano quindi a - le operazioni di trasporto effettuate da veicoli che trasportano merci a fini privati e non commerciali, ad esempio nell'ambito di un'attività ricreativa, salvo che tali operazioni rientrino nell'ambito di applicazione dell'esclusione espressa di cui all'articolo 3, lettera h), del regolamento n. 561/2006 (o di qualsiasi altra esclusione o deroga prevista da tale regolamento).

B. Il caso dei veicoli ad uso misto che servono sia per trasportare «merci» sia come area abitabile temporanea per i loro occupanti

53. Dopo avere stabilito che, nelle circostanze del procedimento principale, il fatto che il veicolo di AI trasporti merci (nella fattispecie, motoslitte) senza fini commerciali non impedisce di considerarlo un veicolo che trasporta «merci» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, analizzerò adesso se il fatto che tale veicolo sia un veicolo ad uso misto, utilizzato da AI e dalla sua famiglia non solo per trasportare merci, ma anche per fornire un alloggio temporaneo ai suoi occupanti, lo escluda dall'ambito di applicazione di tale regolamento. Spiegherò che la risposta dev'essere negativa.

54. Come ho ricordato al precedente paragrafo 26, il regolamento n. 561/2006 si applica: (i) al «trasporto su strada (...) di merci, effettuato da veicoli di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi, superiore a 3,5 tonnellate» [articolo 2, paragrafo 1, lettera a)] e al «trasporto su strada (...) di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine» [articolo 2, paragrafo 1, lettera b)]. Da tale disposizione consegue logicamente che il regolamento *non* ha ad oggetto le operazioni di trasporto su strada effettuate (i) da veicoli che trasportano merci di massa massima ammissibile *non* superiore a 3,5 tonnellate, o (ii) da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare *non più di* nove persone (compreso il conducente).

55. Dinanzi al giudice del rinvio, AI fa valere, in sostanza, che, oltre a queste due categorie di «trasporto» e a quelle che rientrano nell'ambito delle esclusioni o delle deroghe espressamente previste dal regolamento n. 561/2006 [come l'articolo 3, lettera h)], anche altre operazioni di trasporto possono sfuggire all'applicazione delle norme stabilite da tale regolamento. Ciò avverrebbe, secondo AI, per il «trasporto» effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti *essenzialmente* a fornire *un'area abitabile* ai loro occupanti, piuttosto che semplicemente a trasportare merci. AI sostiene che tali operazioni di trasporto non rientrano nell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006. Ritiene che il suo veicolo debba essere escluso dal campo di applicazione di tale regolamento (indipendentemente dal fatto che sia utilizzato per «trasportare merci» e abbia una massa massima ammissibile superiore a 7,5 tonnellate), in quanto è utilizzato *essenzialmente* come area abitabile temporanea per sé e la sua famiglia.

56. La Commissione, da parte sua, ritiene che nulla nel regolamento n. 561/2006 indica che il fatto che un veicolo sia utilizzato non solo per trasportare merci ma, essenzialmente, come area abitabile temporanea, impedisca di considerarlo come un veicolo che trasporta «merci» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento.

57. A questo proposito, osservo innanzitutto che mentre l'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 561/2006 richiede specificamente una valutazione del tipo di costruzione o di attrezzatura del veicolo (prima di poter concludere che tale veicolo trasporti passeggeri ai fini di tale disposizione), ciò non avviene nel caso dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento.

58. Tuttavia, dalla definizione di «veicolo a motore», contenuta nell'articolo 4, lettera b), primo trattino, del regolamento n. 561/2006, si evince chiaramente che le norme contenute in tale regolamento sono destinate ad applicarsi a «qualsiasi mezzo semovente (...) *normalmente* adibito al trasporto di (...) merci» la cui operazione di trasporto rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento stesso [38]. Inoltre, dall'articolo 4, lettera a), del regolamento n. 561/2006 si evince che non è necessario che il veicolo sia «carico».

59. Ne consegue, a mio avviso, che affinché un'operazione di trasporto rientri nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 e sia soggetta alle norme stabilite da tale regolamento, non è necessario che, in un determinato momento, il veicolo stia *effettivamente* trasportando merci. Non è neppure richiesto, come sostiene AI dinanzi al giudice del rinvio, che tale veicolo sia utilizzato *essenzialmente* per il trasporto di merci. Infatti, è sufficiente che il veicolo sia «*normalmente* adibito al trasporto di merci» [39]. A mio avviso, il veicolo deve quindi presentare caratteristiche permanenti (e non solo temporanee) che indichino che esso è «normalmente adibito al trasporto di merci». Tali elementi devono, a mio avviso, essere valutati alla luce del modo in cui il veicolo è stato costruito o è attrezzato, per analogia con il requisito stabilito dall'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), di detto regolamento [40].

60. In secondo luogo, mi sembra che la distinzione che l'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento n. 561/2006 opera tra il «trasporto (...) di merci» [articolo 2, paragrafo 1, lettera a)] e il «trasporto (...) di passeggeri» [articolo 2, paragrafo 1, lettera b)] sia analogo (almeno in una certa misura) alla distinzione operata in altri strumenti dell'Unione nel settore del trasporto stradale e, in particolare, nel regolamento 2018/858 (che stabilisce le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici per l'omologazione e l'immissione sul mercato di tutti i nuovi veicoli) [41]. Infatti, ai sensi dell'articolo 4 di tale regolamento, i veicoli a motore «progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di *passeggeri e dei loro bagagli*» [42] rientrano in una categoria (la categoria M), mentre i veicoli a motore «progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di *merci*» [43] rientrano in un'altra categoria distinta (la categoria N).

61. I «camper» sono definiti, al punto 5.1 della parte A dell'allegato I del regolamento 2018/858 [44], come veicoli della categoria M con *vano abitabile*. Tale vano deve contenere *almeno* le seguenti attrezzature: a) posti a sedere e tavolo; b) cuccette eventualmente ottenute ribaltando i sedili; c) impianti di cottura; d) armadi o ripostigli. Dalla circostanza che i «camper» sono inclusi nella categoria M del regolamento 2018/858 risulta che, nel contesto di tale regolamento, essi sono

38 Il corsivo è mio.

39 Il corsivo è mio.

40 V. il precedente paragrafo 57.

41 Naturalmente, l'interpretazione dei vari regolamenti deve essere valutata, in linea di principio, in modo autonomo. Tuttavia, mi sembra chiaro che il legislatore dell'Unione aveva l'intenzione di utilizzare un criterio analogo di classificazione dei veicoli nel regolamento n. 561/2006 e nel regolamento 2018/858 (vale a dire, in quanto atti a trasportare merci o passeggeri).

42 Il corsivo è mio.

43 Il corsivo è mio.

44 L'allegato I è intitolato «Definizioni generali, criteri di classificazione dei veicoli, tipi di veicoli e tipi di carrozzeria». All'interno di tale allegato, la parte A è intitolata «Criteri per la classificazione dei veicoli». Il punto 5 di tale parte A descrive i criteri per i «veicoli per uso speciale» come i camper.

considerati veicoli «progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di passeggeri e dei loro bagagli», piuttosto che di merci. Il fatto che contengano armadi o ripostigli non impedisce loro di rientrare in tale categoria, a condizione che tali strutture siano *integrate* nel vano abitabile e siano fissate ad esso [45].

62. Alla luce di queste constatazioni, posso facilmente ammettere che, ai fini del regolamento n. 561/2006, in linea di principio anche i «camper» che presentano le caratteristiche elencate al precedente paragrafo 61 debbano essere considerati, esattamente come ai fini del regolamento 2018/858, come adibiti al trasporto di passeggeri, piuttosto che di merci, e, quindi, si deve ritenere che rientrino nel campo di applicazione di tale strumento solo quando soddisfano i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b) (vale a dire, solo quando, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e sono destinati a tal fine).

63. Fatto questo chiarimento, rilevo che il procedimento principale ha ad oggetto un tipo particolare di veicolo: un veicolo il cui aspetto esterno è simile a quello di un autobus e che è un veicolo ad uso misto, dato che contiene *sia* un vano abitabile *sia* un vano di carico abbastanza grande da consentire ad AI di caricarvi almeno due motoslitte.

64. Dal fascicolo e dalle informazioni fornite dal giudice del rinvio nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, ne ricavo che il vano di carico del veicolo di AI non è integrato nel vano abitabile, ma è separato [46]. Inoltre, non sembra essere stato progettato per contenere solo i «bagagli» dei passeggeri del veicolo (a differenza del vano bagagli di un autobus o di un pullman o del box da tetto di un camper). Infine, mi sembra che tale vano di carico sia una caratteristica permanente del veicolo di AI. A differenza di un portabiciclette o di un box da tetto, non può essere facilmente rimosso.

65. In una situazione del genere, si deve ritenere che il veicolo stia comunque trasportando i passeggeri e i loro bagagli? Ritengo di no [47]. Deve essere considerato come un veicolo che «normalmente» trasporta «merci» e, quindi, che rientra nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006? A mio avviso, sì.

66. Ritengo, infatti, che un veicolo ad uso misto come quello di AI, che contiene sia uno vano abitabile che un vano di carico, debba essere considerato come un veicolo che «normalmente» trasporta «merci», ai sensi del regolamento n. 561/2006, e come rientrante nel campo di applicazione di tale regolamento, a prescindere dal fatto che esso soddisfi i requisiti necessari per essere qualificato come «camper» ai sensi del regolamento 2018/858, qualora il vano di carico di tale veicolo (i) sia separato o comunque fisicamente distinguibile dallo spazio abitativo (anziché integrato in quest'ultimo), (ii) non appaia progettato, in base a un giudizio di ragionevolezza, con l'unica finalità di riporvi i bagagli degli occupanti del veicolo e (iii) costituisca una caratteristica permanente del veicolo, nel senso che, in base al tipo di costruzione e alla sua attrezzatura, il veicolo sia atto a includere tale vano.

[45] Infatti, ai sensi del punto 5.1 dell'allegato I, parte A, del regolamento 2018/858, l'attrezzatura minima (compresi armadi o ripostigli) di un «camper» devono essere «fisse» (sebbene il tavolo possa essere di tipo amovibile).

[46] V. il precedente paragrafo 14. Sulla base delle informazioni fornite nel fascicolo, sembra che il veicolo di AI sia composto da due parti distinte. La parte anteriore (interna) del veicolo è costituita da un'area abitabile per AI e la sua famiglia (che essi utilizzano durante i loro viaggi), mentre la parte posteriore è progettata come un vano di carico, in cui AI trasporta le motoslitte per sé e la sua famiglia. In ogni caso, mi è difficile concepire come le due motoslitte possano essere integrate nell'area abitabile del veicolo di AI (date le loro dimensioni).

[47] Se un veicolo come quello di AI dovesse comunque essere considerato come adibito al trasporto di passeggeri e dei loro bagagli, allora tale veicolo sarebbe escluso dal campo di applicazione del regolamento n. 561/2006. Infatti, non soddisferebbe il requisito stabilito all'articolo 2, paragrafo 1, lettera b) di tale regolamento, poiché, sulla base delle informazioni fornite nel fascicolo di causa, non sembra, in base al suo tipo di costruzione e attrezzatura, atto a trasportare più di nove persone compreso il conducente.

67. Questo scrutinio in tre punti, che spetta ai giudici nazionali effettuare in ciascun caso concreto, mi sembra che fornisca validi risultati nella stragrande maggioranza dei casi.

68. Da un lato, esso garantisce, ad un'estremità dello spettro, che il conducente professionale di un autocarro che ha adattato in modo permanente la cabina del veicolo per includervi una saletta e uno spazio per dormire, resti soggetto alle norme enunciate dal regolamento n. 561/2006 (sia perché l'area abitabile non soddisfa tutte le condizioni previste dal regolamento 2018/858 per poter essere qualificato come «camper», sia perché, in ogni caso, l'area di carico continua a soddisfare i tre requisiti sopra indicati).

69. All'altro estremo dello spettro, esso conduce anche alla conclusione che un camper *non* sarà considerato un veicolo che trasporta «merci», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 506/2006, solo perché gli armadietti del suo vano abitabile sono pieni di piatti, tazze e altri utensili o oggetti che ci si aspetta di trovare tipicamente in una «casa», o perché tale veicolo contiene un bagagliaio o un vano di carico che sembra essere progettato per trasportare solo i bagagli dei passeggeri, o perché ha un portabiciclette o un box da tetto rimovibili montato su di esso.

70. In secondo luogo, l'esame di cui al paragrafo 66 fornisce anche una soluzione adeguata (o almeno evita risultati assurdi) in situazioni più complesse e meno chiare. Per illustrare questo punto, mi baserò su tre esempi (ipotetici).

71. Primo esempio: consideriamo un surfista dilettante che ha un furgone di oltre 7,5 tonnellate, con la capacità di trasportare 50 tavole da surf sia per uso proprio che per quello dei suoi amici, e nel quale tiene anche un materasso sul quale dorme di tanto in tanto. Il surfista sta trasportando «merci»? Sì, perché il suo veicolo *non* presenta tutte le caratteristiche elencate nel regolamento 2018/858 al fine di essere etichettato come «camper» e, quindi, per essere classificato come veicolo progettato e costruito essenzialmente per il trasporto di «passeggeri e dei loro bagagli», e perché, in ogni caso, in base al suo tipo di costruzione e alla sua attrezzatura, è atto a includere un vano di carico chiaramente identificabile che non sembra essere progettato solo per trasportare i bagagli. In altre parole, il surfista dilettante si trova in una situazione non diversa da quella del conducente professionale di camion descritta al precedente paragrafo 68.

72. Secondo esempio: cosa accade se il surfista avesse un vero e proprio «camper» e trasportasse le tavole da surf della sua famiglia o dei suoi amici in uno spazio non più grande di un bagagliaio progettato per il trasporto di bagagli? Il surfista *non* starebbe trasportando «merci». Si troverebbe nella stessa situazione del «classico» camper di cui al precedente paragrafo 69.

73. Terzo esempio (e qui le cose si fanno più complicate): e se le stesse tavole da surf (o le motoslitte di AI, per quello che interessa) fossero state collocate in un rimorchio molto grande [48] attaccato al retro di un camper? Il fatto che il rimorchio possa essere rimosso dal camper impedirebbe di considerare il veicolo come un veicolo per il trasporto di merci? Ritengo di no. Infatti, ai fini del regolamento n. 561/2006, un «veicolo» può essere costituito da una combinazione di veicoli [49]. Un rimorchio accoppiato a un camper sarebbe quindi considerato

[48] Si potrebbe sempre sostenere che, se il rimorchio non è più grande del bagagliaio di una normale autovettura, allora non c'è «trasporto di merci».

[49] V. articolo 4, lettera b), del regolamento n. 561/2006.

come un'unica unità «veicolo». Le caratteristiche permanenti del rimorchio (come il fatto che, in base al suo tipo di costruzione e alla sua attrezzatura, sia adattato a vano di carico) potrebbero, a mio avviso, essere attribuite al «veicolo» nel suo complesso [50].

74. Come ho già affermato al paragrafo 59, è importante ricordare che non è necessario, affinché un'operazione di trasporto rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, che il veicolo che effettua tale operazione sia utilizzato *essenzialmente* per il trasporto di merci (come richiesto dal regolamento 2018/858). È sufficiente che il veicolo sia «*normalmente*» [51] adibito al trasporto di merci.

75. A mio avviso, un veicolo ad uso misto deve essere considerato come «normalmente» adibito al trasporto di merci se (i) in base al suo tipo di costruzione e alla sua attrezzatura, è atto a includere un vano di carico che (ii) è chiaramente identificabile [52] e (iii) sembra, in base a un giudizio di ragionevolezza, essere progettato non al solo fine di trasportare i bagagli dei passeggeri [53]. In presenza di queste caratteristiche, non è necessario valutare se il trasporto di merci prevalga su quello di passeggeri. A mio avviso, il conducente deve essere soggetto alle norme relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo stabilite dal regolamento n. 561/2006, nonché all'obbligo di disporre di un tachigrafo debitamente ispezionato, a condizione che la massa massima ammissibile del veicolo sia superiore a 3,5 tonnellate (per il trasporto commerciale di merci) o a 7,5 tonnellate (per il trasporto di merci senza fini commerciali) [54].

76. Questo approccio mi sembra coerente con la definizione del termine «merce» comprendente qualsiasi cosa materiale, e non solo le merci destinate a essere vendute o utilizzate per una transazione commerciale, che ho suggerito alla Corte di adottare nella sezione precedente [55]. Esso è altresì coerente con l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale in generale, a cui il legislatore dell'Unione ha cercato di dare realizzazione nel regolamento n. 561/2006 [56]. Infatti, esso garantisce che i veicoli pesanti che il legislatore dell'Unione ha ritenuto creare un rischio reale per la sicurezza stradale in generale rientrino nell'ambito di tale regolamento e non possano eludere gli obblighi in esso contenuti, per il solo fatto di fungere in parte da camper.

77. A questo punto, vorrei aggiungere che la categoria di veicolo UE con cui il veicolo è registrato nel registro nazionale della circolazione stradale è, a mio avviso, indicativa, ma non determinante. Occorre comunque valutare se il veicolo sia «normalmente» adibito al trasporto di merci, vale a dire se siano soddisfatti i criteri da me sopra enunciati. Il giudice del rinvio ha precisato, nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, che il veicolo di AI è immatricolato nella categoria N_3 del regolamento 2018/858, che copre i «veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente per il trasporto di merci» con una massa massima superiore a 12 tonnellate. A mio avviso, il fatto che il

[50] A mio avviso, è questo che distingue i rimorchi dai portabiciclette, dai box da tetto o da altri elementi puramente accessori che non influiscono sulla definizione del veicolo.

[51] Il corsivo è mio.

[52] Come ho indicato al precedente paragrafo 66, nel caso di veicoli che includono un'area abitabile, il vano di carico deve essere separato o fisicamente distinguibile da tale area abitabile.

[53] Valutando ad esempio se la maggior parte del veicolo è adibito al trasporto di passeggeri rispetto al trasporto di merci, o se il veicolo è usato con più frequenza per il trasporto di passeggeri che per il trasporto di merci.

[54] Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, in combinato disposto con l'articolo 3, lettera h), del medesimo regolamento. Il fatto che il veicolo, in base al suo tipo di costruzione e alla sua attrezzatura, sia atto a trasportare più di nove persone compreso il conducente [articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 561/2006] diventa irrilevante.

[55] Infatti, con la soluzione che propongo, i piatti, le forchette o le coperte di un camper potrebbero essere correttamente considerate come «merci». Tuttavia, il veicolo nel suo complesso potrebbe continuare a essere considerato «adibito al trasporto di passeggeri» ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), del regolamento n. 561/2006 e non potrebbe essere, per questo solo motivo, considerato «normalmente» adibito al trasporto di merci ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), di tale regolamento.

[56] V. i precedenti paragrafi da 45 a 48.

veicolo sia immatricolato in tale categoria tende certamente a indicare che esso è «normalmente» adibito al trasporto di merci [57]. Tuttavia, ciò non può svolgere un ruolo decisivo nella valutazione dei giudici nazionali. Se questa fosse stata l'intenzione del legislatore dell'Unione, allora quest'ultimo nel regolamento n. 561/2006 avrebbe semplicemente rinviato a tali categorie [58].

78. Vorrei concludere brevemente sulle conseguenze pratiche della soluzione che ho proposto. Essa non implica affatto che tutti i veicoli a uso misto, come quello in questione nel caso di specie, che contengono sia un'area abitabile che un'area di carico per il trasporto di merci senza fini commerciali, debbano essere dotati di un tachigrafo, né che il loro conducente debba rispettare le norme relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo previste dal regolamento n. 561/2006.

79. Infatti, come ho indicato in precedenza, i conducenti di tali veicoli rientreranno nel campo di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006 e saranno tenuti a rispettare le norme stabilite da tale regolamento e dal regolamento n. 165/2014 (compreso l'obbligo di disporre di un tachigrafo debitamente ispezionato), quando si può affermare che il loro veicolo è «normalmente» adibito al trasporto di merci e quando la massa massima ammissibile del veicolo supera le 7,5 tonnellate. Un numero significativo di motor-home, camper e veicoli simili ad uso misto rientra in questa soglia. Pertanto, le loro operazioni di trasporto sono puramente e semplicemente escluse dal campo di applicazione del regolamento n. 561/2006 [59].

V. Conclusione

80. Alla luce di quanto precede, propongo alla Corte di rispondere alle questioni pregiudiziali sollevate dallo Hovrätten för Nedre Norrland (Corte d'appello di Sundsvall, Svezia) nei seguenti termini:

1) L'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento 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, alla luce dell'articolo 4, lettera b), primo trattino, e dell'articolo 3 di tale regolamento,

   deve essere interpretato nel senso che richiede che il veicolo che effettua il trasporto sia «normalmente» adibito al trasporto di merci. La categoria in cui un veicolo è immatricolato nel registro nazionale della circolazione stradale non è determinante a tal riguardo. Il fatto che le merci siano trasportate a fini non commerciali, piuttosto che commerciali, non impedisce che l'operazione di trasporto sia oggetto di tale disposizione e rientri nell'ambito di applicazione di tale regolamento.

[57] Rilevo, tuttavia, che nel regolamento 2018/858 il legislatore dell'Unione ha optato per un criterio leggermente diverso rispetto a quello del regolamento n. 561/2006, poiché ha richiesto che il veicolo sia «essenzialmente» adibito al trasporto di merci (e non che sia «normalmente» utilizzato a tale scopo).

[58] Infatti, le categorie di veicoli definite nel regolamento 2018/858 esistevano già prima dell'adozione di quest'ultimo [v. allegato II della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli («direttiva quadro)» (GU 2007, L 263, pag. 1) e, in precedenza, la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU, edizione speciale inglese, 1970 (I), pag. 96)].

[59] Per maggiore chiarezza, AI non sarà tenuto a rispettare le norme relative ai tempi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo contenute in tale regolamento, né l'obbligo di installare sul proprio veicolo un tachigrafo adeguatamente ispezionato, se il giudice del rinvio può stabilire che la massa massima ammissibile del suo veicolo è inferiore a 7,5 tonnellate.

2) L'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, alla luce dell'articolo 4, lettera b), primo trattino, dello stesso,

deve essere interpretato nel senso che un veicolo ad uso misto che comprende sia un'area abitabile per i suoi occupanti sia un'area di carico per il trasporto di merci sarà considerato come «normalmente» adibito al trasporto di merci e, pertanto, rientrante nell'ambito di applicazione dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), del regolamento n. 561/2006, a condizione che l'area di carico (i) sia separata o comunque fisicamente distinguibile dall'area abitativa (e non sia integrata in quest'ultima), (ii) non sembri, in base a un giudizio di ragionevolezza, progettata per riporvi i soli bagagli degli occupanti del veicolo, e (iii) costituisca un elemento permanente del veicolo, nel senso che in base al tipo di costruzione e all'attrezzatura di tale veicolo, quest'ultimo è atto a contenere tale area di carico.